** Année 1951. — N° 10 C. R. Le Numéro : 7 francs. Mercredi 7 Février 1951. **

# JOURNAL OFFICIEL

## DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

# DÉBATS PARLEMENTAIRES

## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

**Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :**
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.600 fr.
*(Compte chèque postal:* 9063 13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

## SESSION DE 1951 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 8e SEANCE

### Séance du Mardi 6 Février 1951.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Transmission de projets de loi.

3. — Dépôt d'une proposition de résolution.

4. — Dépôt d'un avis.

5. — Renvoi pour avis.

6. — Décès de M. Félix Tololehibe, sénateur de Madagascar.

7. — Dépôt d'une question orale avec débat.

8. — Questions orales.

*Affaires économiques:*

Question de M. Primet. — MM. Robert Buron, secrétaire d'Etat aux affaires économiques; Primet.

*Finances et affaires économiques:*

Question de M. Naveau. — MM. Edgar Faure, ministre du budget; Naveau.

Question de M. Georges Laffargue. — MM. le ministre du budget, Georges Laffargue.

*Intérieur:*

Question de M. Lamousse. — MM. Eugène Thomas, secrétaire d'Etat à l'intérieur; Lamousse.

*Présidence du conseil:*

Question de M. Dronne. — Ajournement.

9. — Conventions pour la protection des victimes de la guerre. — Adoption d'un avis sur un projet de loi.

10. — Situation d'anciens militaires d'Afrique du Nord et du Levant. — Adoption d'un avis sur un projet de loi.

11. — Recrutement des officiers de justice militaire. — Adoption d'un avis sur un projet de loi.

12. — Dépenses de fonctionnement des services des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption d'un avis sur un projet de loi.

Discussion générale: MM. Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances; Bertaud, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication; Antoine Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Pinton, président de la commission des moyens de communication; Bouquerel, Georges Laffargue.

Passage à la discussion des articles.

*Art. 1er.*

Amendement de M. Aubert. — MM. le ministre, Aubert, le rapporteur. — Adoption.

MM. Patient, le ministre.

Amendement de M. Courrière. — MM. Courrière, le ministre. — Retrait.

MM. Pinton, le ministre.

Deuxième amendement de M. Aubert. — MM. Aubert, le ministre, le rapporteur. — Adoption.

Deuxième amendement de M. Courrière. — MM. Courrière, le ministre. — Retrait.

MM. le ministre, le rapporteur, Alex Roubert, président de la commission des finances; Jules Pouget, Romani, Symphor.

Amendement de M. Demusois. — MM. Demusois, le ministre. — Retrait.

MM. Jules Pouget, le ministre, le président de la commission, Romani.

Amendement de M. Duloit. — MM. Duloit, le ministre, Dronne, Pinton, le rapporteur. — Retrait.

Amendement de M. Marrane. — MM. Marrane, le rapporteur, le ministre, Demusois. — Rejet.

Amendement de M. Dupic. — MM. Dupic, le ministre. — Retrait.

Deuxième amendement de M. Dupic. — MM. Dupic, le ministre. — Retrait.

Adoption de l'article modifié.

*Art.* 2:

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, le ministre. — Rejet au scrutin public.

Adoption de l'article.

*Art.* 3 à 5: adoption.

Adoption de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

13. — Transmission de propositions de loi.

14. — Dépôt d'une proposition de loi.

15. — Dépôt de rapports.

16. — Règlement de l'ordre du jour.

---

## PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

### PROCES-VERBAL

**M. le président.** Le procès-verbal de la séance du jeudi 1er février a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

### TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (marine marchande).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 79, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création d'un contingent spécial de décorations de la Légion d'honneur et de la médaille militaire en faveur des militaires des armées de terre, de mer et de l'air en opérations en Indochine.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 80, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

— 3 —

### DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

**M. le président.** J'ai reçu de Mme Jacqueline Thome-Patenôtre une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à adapter les montants maxima des prêts consentis aux particuliers au titre de la législation sur les habitations à loyer modéré, aux prix réels de la construction à la date de l'octroi du prêt.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 78, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la reconstruction et des dommages de guerre. (*Assentiment.*)

— 4 —

### DEPOT D'UN AVIS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Ternynck un avis présenté au nom de la commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression), sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier les quatre conventions de Genève du 12 août 1949 pour la protection des victimes de la guerre (nos 814, année 1950, et 73, année 1951).

L'avis est imprimé sous le n° 77 et distribué.

— 5 —

### RENVOI POUR AVIS

**M. le président.** La commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs demande que lui soit renvoyée pour avis la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 15 de la loi n° 49-956 du 16 juillet 1949 sur les publications destinées à la jeunesse (n° 886, année 1950), dont la commission de la presse, de la radio et du cinéma est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 6 —

### DECES DE M. FELIX TOTOLEHIRE, SENATEUR DE MADAGASCAR

Mesdames, messieurs, à nouveau, le Conseil de la République est en deuil. (*Sur tous les bancs, MM. les ministres, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent.*)

Voilà trois jours, nous apprenions le brusque décès, survenu à Madagascar, de notre collègue, Félix Totolehibe, âgé d'à peine quarante-deux ans.

Nous savions sa santé déficiente. Pour la rétablir, il était retourné dans son pays natal où il espérait que le climat aiderait à vaincre le mal dont il était atteint. Rien ne pouvait laisser prévoir une fin aussi rapide.

Natif de Mandritsara, il fut élève de l'école Le Myre de Vilers à Tananarive, réservée à la formation des autochtones, et qui prépare les futurs instituteurs. Félix Totolehibe y fait de si brillantes études qu'il y deviendra vite professeur.

De suite, il s'attache au problème de l'enseignement, qu'il considère comme primordial pour le développement social et politique de la Grande Ile.

Afin de mieux poursuivre la réalisation de ce qui aura été l'idée maîtresse de sa vie, l'assimilation par l'enseignement, il se lance dans la politique. D'abord membre du comité directeur du « parti des déshérités de Madagascar », il adhère ensuite à l' « union démocratique côtière », pour lutter contre la prédominance des Hovas.

Il eut le malheur de connaître l'une des choses les plus douloureuses qu'un homme et qu'un citoyen imbu d'esprit civique puisse endurer: la révolution dans son pays.

En 1947, se déroulèrent les sanglants épisodes d'un conflit dont, malgré un procès retentissant, les causes et le déroulement exact font encore l'objet d'ardentes controverses.

Félix Totolehibe qui était sur place ne prit pas parti pour la révolution. Il n'admettait pas que fût versé le sang, ni celui des Malgaches, ni celui des Français. Il prônait plutôt la compréhension mutuelle. Il savait que les hommes, quelle que soit leur origine, ont beaucoup d'idées communes et que, le plus souvent, c'est dans le mode d'expression de ces idées qu'ils s'opposent; il savait aussi que l'amour propre, ou le complexe de supériorité, qui se confond si souvent avec lui, aiguise les oppositions, et transforme en heurt violent ce qui aurait pu être confrontation loyale et objective des idées.

Son tempérament, sa formation, mais aussi l'examen impartial de la situation de son pays, l'avaient conduit à considérer que la révolution n'y pouvait rien résoudre. Les révolutions les plus violentes, et, en apparence, les plus complètes, ne produisent jamais, dans l'immédiat, tous les résultats qu'on en attend; et seul le temps permet la réalisation des promesses qu'elles contenaient; car le temps ne respecte rien de ce qui a été fait sans lui.

Félix Totolehibe en était convaincu; comme tous les originaires d'outre-mer, il avait accueilli avec joie les principes de la Constitution de 1946 sur l'Union française, et spécialement ceux qui sont contenus dans le préambule de cette Constitution. Mais il concevait parfaitement qu'ils ne pouvaient s'inscrire immédiatement dans les faits, moins d'un an après l'application de la Constitution. Esprit réfléchi et pondéré, il estimait que, pour la réalisation d'une Union française réelle, vivante, harmonieuse et fraternelle, il ne serait pas trop de l'effort de tous, métropolitains et fils d'outre-mer. Et, loyalement, il s'appliqua à cette œuvre. Il fit tout, pour que, après les mois sanglants de 1947, le dialogue reprît entre Madagascar et la France.

C'est ainsi qu'il fut candidat en 1946 aux élections à l'Assemblée nationale. Il n'y fut pas élu. Mais le 19 décembre 1948, il prit une éclatante revanche aux élections du Conseil de la République.

Il y enlevait, en effet, à la tête de sa liste, les trois sièges de la deuxième section.

Il avait occupé le poste de vice-président de l'assemblée représentative de Madagascar de 1947 à 1949.

Dès son arrivée au Luxembourg où ses deux collègues, MM. Randria, Zafimahova et lui-même étaient les premiers sénateurs malgaches siégeant au Conseil de la République, Félix Totolehibe intervint, lors de la vérification de leurs pouvoirs, pour justifier la valeur de cette élection: il n'admettait pas que l'on mît en doute la validité de leur mandat, ni que l'on contestât que tous trois représentaient et défendaient les vrais intérêts du peuple malgache. Il devait l'affirmer avec une force nouvelle, lors de la discussion du projet de loi accordant des subventions au F. I. D. E. S. et au F. I. D. O. M.

Poursuivant inlassablement la réalisation du programme qu'il s'était assigné, il dépose, dès le 28 juin 1949, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à assurer le développement de l'enseignement à Madagascar et à promouvoir son unification.

Au cours de la discussion de cette résolution, le 16 mars 1950, Félix Totolehibe exposa ses idées longuement et vigoureusement.

Il s'éleva contre la dualité de l'enseignement: d'une part, l'enseignement européen, identique à celui qui est donné en France; d'autre part, l'enseignement indigène, d'un niveau plus bas et qui ne peut ouvrir les mêmes possibilités ni permettre l'accès aux postes de direction. Il considérait que ce double régime est à la base de l'inégalité sociale entre Européens et Malgaches. Confiant dans les traditions libérales et égalitaires de la France, il invita de la façon la plus pressante notre assemblée à voter sa résolution. Il sut convaincre le Conseil de la République.

Selon lui, le développement social de Madagascar doit resserrer les liens qui unissent la Grande Ile à la France, et affermir sa présence au sein de l'Union française.

Le 13 juillet 1949, à l'occasion du débat sur les immunités parlementaires, en rappelant les douloureux événements de 1947, il affirmait les sentiments des populations malgaches, et proclamait, applaudi par le Conseil: « Nous, nous tenons à rester Français ! »

C'est, en effet, un Français de cœur et de culture que nous avons perdu. Père de sept enfants, il en a laissé cinq en France, qui poursuivent leurs études dans les lycées français, selon la volonté de leur père qui, ainsi, prêchait d'exemple.

Trop tôt disparu, il n'aura pu assister à la réalisation des idées qui lui étaient chères. Il en aura du moins tracé profondément la voie.

A Mme Totolehibe et à sa famille, à ses collègues de Madagascar et du groupe des indépendants auquel il était inscrit, j'adresse, au nom du Conseil de la République, avec nos profonds regrets, l'expression de nos très vives condoléances.

— 7 —

## DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

**M. le président.** J'ai reçu de Mme Jacqueline Thome-Patenôtre la question orale avec débat suivante:

« Mme Jacqueline Thome-Patenôtre attire l'attention de M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme sur l'émotion qu'ont provoquée dans le pays l'insuffisance des crédits d'engagement prévus par le Gouvernement pour le programme de construction des H. L. M. en 1951 et l'incorporation dans ces crédits de prêts consentis, en application de la loi du 24 juin 1950, par les caisses d'épargne;

« Souligne les dangers que peut faire courir à la cohésion morale du pays une telle insuffisance de crédits pour des constructions de caractère social et familial à l'heure où l'importance même de notre effort de réarmement exige qu'une attention accrue soit accordée à la solution des problèmes sociaux essentiels du Pays;

« Il lui demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour remédier à cette insuffisance des crédits prévus pour les H. L. M., et, d'une manière plus générale, pour promouvoir enfin, en matière de construction, une politique financière hardie qui mettrait notre effort à la dimension de nos besoins ».

Conformément aux articles 87 et 88 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date du débat aura lieu ultérieurement.

— 8 —

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les réponses des ministres aux questions orales suivantes:

USINE D'AMIANTE DE ROCHEFORT

**M. le président.** M. Primet demande à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques quelles mesures il entend prendre pour empêcher le démantèlement et la fermeture de l'usine d'amiante de Rochefort (Mayenne) (n° 186).

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques.

**M. Robert Buron,** *secrétaire d'Etat aux affaires économiques.* Mesdames, messieurs, l'établissement de Rochefort-Andouillé, dans le département de la Mayenne, est une usine de filature et de tissage d'amiante. Elle appartenait à l'origine à la société l'*Amiante du Cap* qui a fusionné, en 1943, avec la *Société anonyme française du Ferodo* dont le siège social est 61, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Cette dernière société possédait avant la fusion un établissement similaire à Condé-sur-Noireau (Calvados). Dans le but de normaliser leur production et, par là même, d'abaisser leur prix de revient, les établissements Ferodo ont décidé la fermeture de l'usine de Rochefort au début du deuxième semestre 1951, afin de concentrer dans la vallée de la Vèze leurs installations de tissage et de façonnage de l'amiante.

Le personnel ouvrier, dont l'effectif s'élève à 125 personnes, hommes et femmes, a été avisé de cette décision le 14 décembre dernier par l'intermédiaire des délégués du comité d'entreprise. Depuis, le comité d'entreprise de l'usine, les municipalités d'Andouillé et de Monflours, le conseiller général du canton, les autorités locales sont intervenus auprès des pouvoirs publics pour obtenir le retrait de la décision de la direction générale des établissements Ferodo.

Il me paraît utile de vous faire remarquer que, dans l'état actuel de la législation, aucun texte ne permet au Gouvernement de s'opposer au transfert d'une usine lorsque ce transfert répond aux conditions prévues par les décrets sur la décentralisation industrielle du pays.

Les établissements Ferodo, regroupant leur entreprise dans le département du Calvados où ils disposent d'installations infiniment plus vastes, ont d'ailleurs obtenu l'agrément du commissariat général au plan et du ministère de la production industrielle.

Les pouvoirs du Gouvernement en la matière se limitent à la surveillance attentive des conditions de licenciement des travailleurs et je puis donner à cette assemblée l'assurance qu'il veillera à ce que les obligations légales qui incombent à la société soient scrupuleusement observées.

Tels sont, mesdames, messieurs, les éclaircissements que le secrétaire d'Etat aux affaires économiques se doit d'apporter au sénateur de la Seine, M. Jean Primet. Mais puisque votre honorable collègue a choisi parmi les membres du Gouvernement l'un des parlementaires représentant le département de la Mayenne, non sans intention semble-t-il, il ne m'en voudra sûrement pas de souligner que la situation tragique et le problème social extrêmement grave posés à Rochefort, à Andouillé et à Monflours ne lui ont pas échappé.

La fermeture de l'usine de Rochefort signifie, pour cette petite agglomération de 350 habitants et pour les communes avoisinantes, la ruine et la misère. Aussi comprendrez-vous, mesdames, messieurs les sénateurs, qu'en qualité de député de la Mayenne, je me sois efforcé de trouver une solution qui puisse à la fois sauvegarder les intérêts légitimes des travailleurs de Rochefort et de leur famille, et respecter, dans la mesure du possible, les décisions prises par une société privée.

L'établissement de Rochefort forme un ensemble industriel comprenant une usine avec toutes ses installations en ordre de marche, sa force motrice entraînant une turbine d'une puissance de 300 cv, enfin, 40 logements ouvriers abritant la majeure partie du personnel actuellement employé.

Cette usine peut donc être prise en charge par toute société industrielle qui rechercherait une installation hors de la région parisienne, notamment en conséquence des décrets de décentralisation industrielle. C'est, à la fois, l'intérêt des propriétaires actuels de Rochefort comme celui, surtout, des ouvriers, que cette usine soit vendue dans son entier à un nouvel industriel afin que celui-ci assure aux ouvriers un travail stable.

Après avoir pris contact avec la direction Ferodo, j'ai informé le ministre de la production industrielle et celui de la recons-

truction de la situation créée à Rochefort, en leur demandant de prévenir les services et les entreprises privées susceptibles d'être intéressés par les avantages que présenterait l'acquisition de cet établissement.

C'est là la solution qui apparaitrait la plus opportune et la meilleure à ce douloureux problème. Il s'agit de permettre à des ouvriers habitués à leur vie à Rochefort et à leurs conditions de travail de continuer à trouver sur place les moyens de gagner leur existence, de trouver dans l'usine de Rochefort, au développement de laquelle ils ont contribué jusqu'à ce jour, les conditions de leur vie.

Soyez assuré, mon cher collègue, qu'en tant que représentant de la Mayenne j'attache au règlement de cette délicate question — comme tous les représentants de ce département, d'ailleurs — un intérêt tout aussi grand que le vôtre et que mon désir de régler ce problème social de façon humaine et sociale jouera un rôle aussi important en cette affaire que les considérations d'ordre économique dont j'ai la charge au poste que j'occupe au Gouvernement. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

**M. Primet.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Primet.

**M. Primet.** Mesdames, messieurs, le problème évoqué aujourd'hui n'est pas un phénomène particulier; c'est l'un des multiples effets douloureux de la politique générale du Gouvernement en matière économique.

Une des rares industries du département de la Mayenne va disparaître et toute une partie de l'activité, mieux, toute la vie économique d'une petite cité va s'éteindre. Des foyers ouvriers vont connaître le chômage avec son cortège de misère. Des petits commerçants et artisans vont voir leur difficultés financières s'accroître; pour certains ce sera même la faillite. Les petits exploitants agricoles eux-mêmes seront touchés.

C'est parce que toute la population a bien senti le malheur qui la menaçait que, le 31 décembre 1950, dans un magnifique élan d'union, elle a tenu à protester contre la décision de démantèlement et de fermeture de l'usine d'amiante de Rochefort.

Tous, représentants des syndicats ouvriers, représentants de la C. G. A., anciens combattants, anciens prisonniers, membres de l'enseignement, du clergé, conseil municipal, maire, conseiller général, etc., ont demandé que le Gouvernement fasse preuve d'autorité en empêchant ce mauvais coup de se faire.

Mais, pour savoir s'il est possible de remédier à cette situation, il faut d'abord examiner les raisons invoquées pour justifier la fermeture et, ensuite, bien situer les responsabilités.

Du point de vue technique, l'argument selon lequel le déplacement dans l'Orne présente un très grand intérêt ne tient pas. Le directeur de l'usine l'a lui-même affirmé à la délégation de la population et du personnel le 31 décembre dernier.

En effet, l'usine de Rochefort est, comme l'a indiqué M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques, excellemment installée. La force motrice fournie par la Mayenne a permis à la société, lors des difficultés d'approvisionnement en électricité, de faire tourner à plein l'usine de Rochefort et même de compenser la chute de production des autres usines. Notons en passant qu'aucune augmentation de salaire n'est venue récompenser l'effort des ouvriers.

Dans l'Orne au contraire, sur la Vèze et le Noireau, rivières qui ont loin d'avoir le débit de la Mayenne, les installations sont beaucoup moins favorables. De plus le problème du logement des ouvriers ne manquera pas de se poser. J'attire à ce sujet l'attention de M. le secrétaire d'Etat des affaires économiques. En effet, les localités de l'Orne voisines de la poche de Falaise sont entièrement sinistrées, alors que l'usine de Rochefort dispose de cités suffisantes. Le transfert des ouvriers ne peut donc être envisagé.

Permettez-moi de vous faire remarquer, monsieur le ministre, que la vente de l'usine que vous envisagez, ne peut facilement se faire. Disons tout de suite que cela est presque impossible. L'acquéreur éventuel devrait en effet acheter non seulement les bâtiments d'exploitation mais encore les logements ouvriers de Rochefort et de Montflours, la crèche, etc. Il est donc à craindre qu'aucun industriel n'ose se lancer dans une telle affaire dans les circonstances économiques actuelles. La seule solution à envisager sérieusement est le maintien de l'usine à Rochefort.

Car il faut aussi noter que tous les vieux ouvriers, nombreux à Rochefort, atteints d'abestose — maladie professionnelle des ouvriers travaillant l'amiante — ne peuvent être reclassés ailleurs.

Ces travailleurs ne sont malheureusement pas pensionnés, la direction se refusant à reconnaître leur invalidité, le service médical de l'usine étant insuffisant. Les textes légaux en matière de médecine du travail ne sont pas rigoureusement appliqués.

Pour justifier le regroupement des usines dans l'Orne, la direction a déclaré que ce regroupement ne constitue pas une opération contraire à la politique de décentralisation du commissariat au plan, parce que ne s'effectuant pas dans la région parisienne

En vérité, pour l'entreprise, il s'agit uniquement de réaliser de plus gros profits en exploitant encore plus les travailleurs. Les bénéfices d'exploitation réalisés depuis la libération sont en augmentation constante. Le rendement de l'usine de Rochefort s'est accru par rapport aux années précédentes, malgré le nombre moins grand de main-d'œuvre employée dont les salaires n'ont pas augmenté dans la même proportion que la production.

En réalité, les arguments techniques n'ont d'autre but que de cacher une soif toujours plus grande de profits, ce que n'ont pas manqué de souligner avec indignation, nombre de personnalités de la commune d'Andouillé, et je n'en citerai qu'une, M. Jouy, ancien sénateur.

En effet, la direction compte utiliser, après le transfert dans l'Orne, de la main-d'œuvre locale, paysanne, non organisée, pour qui le salaire n'est qu'un appoint aux fruits d'une petite exploitation de trois ou quatre hectares.

Mais la direction n'est pas seule responsable. En effet, la décision de la société de fermer l'usine de Rochefort, est intervenue à la suite de la visite d'un délégué américain du plan Marshall (*Exclamations au centre.*) qui a exigé en contre-partie de fournitures d'amiante, le déplacement de l'usine dans l'Orne. Par contre, l'année précédente, le Gouvernement s'était opposé à la conclusion d'un accord avec l'Union soviétique qui proposait l'échange de matières premières: amiante contre des produits fabriqués.

Pour conclure, monsieur le secrétaire d'Etat, je dois bien vous dire que si votre responsabilité personnelle ne paraît pas engagée, vous êtes certainement responsable par solidarité gouvernementale des actes de votre collègue de la production industrielle et du commissariat au plan, qui ont donné l'autorisation de regroupement à la direction, sans enquête sérieuse, et peut-être sans avoir consulté le député M. R. P. de la Mayenne que vous êtes. (*Sourires.*)

En définitive, ce que je puis vous affirmer, c'est que, toujours étroitement unie dans son comité de défense, la population de la commune d'Andouillé luttera pour empêcher ce mauvais coup de se faire et exigera du Gouvernement une autre politique, une politique économique conforme aux intérêts du peuple et de la nation. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

### SUPPRESSION DE LA SURTAXE PROGRESSIVE POUR CERTAINS CONTRIBUABLES

**M. le président.** M. Naveau expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'une circulaire du 26 août 1950, adressée aux services des contributions directes, précise que dans le cadre de l'article 30 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950, la surtaxe progressive de l'impôt sur le revenu calculée suivant les taux actuellement en vigueur serait supprimée pour les contribuables qui en sont passibles lorsque leur revenu imposable est égal ou inférieur à 150.000 francs;

Que cette règle, combinée avec l'abattement à la base à 120.000 francs, aboutit à laisser, après déduction de leur impôt, aux contribuables gagnant quelques milliers de francs de plus que 150.000 francs, un revenu net inférieur à celui des contribuables dont le revenu brut s'atteint pas 150.000 francs;

Que cette décision vise seulement les contribuables imposés individuellement et que, de ce fait, les assujettis entrant dans la même tranche de revenu, mais pour plusieurs parts, c'est-à-dire chargés de famille, sont exclus du bénéfice de cette mesure; et demande, pour remédier à cette situation, s'il ne serait pas possible d'envisager purement et simplement l'élévation du plafond de 120.000 à 150.000 francs.

La parole est à M. le ministre du budget.

**M. Edgar Faure,** *ministre du budget.* En vue de compléter la mesure prévue par la décision rappelée par la question de M. Naveau, il a été décidé, le 22 décembre 1950, que des remises gracieuse de la surtaxe progressive seraient, en principe, accordées de façon exceptionnellement libérale aux contribuables passibles de la surtaxe progressive dont le revenu imposable n'a pas dépassé, en 1949, 225.000 francs lorsque le nombre de parts est de 1,5; 300.000 francs lorsque le nombre de parts est de 2; 375.000 francs lorsqu'il est de 2,5; 450.000 lorsqu'il est

de 3 et ainsi de suite en augmentant de 75.000 francs par demi-part supplémentaire prévue pour l'application du quotient familial.

L'ensemble des mesures ainsi prévues qui répond aux préoccupations exprimées par M. Naveau, représente le maximum des allégements d'impôts que le Gouvernement peut consentir par voie de décision administrative générale dans les circonstances actuelles en faveur des contribuables ayant disposé en 1949 de revenus relativement modestes, eu égard à leur situation de famille. Bien entendu, les contribuables dont le revenu imposable en 1949 a été immédiatement supérieur aux limites précitées et qui, en raison de circonstances particulières, se trouveraient dans l'impossibilité de se libérer de la cotisation de la surtaxe progressive qui leur a été assignée à raison dudit revenu, ont la faculté de présenter, dans les conditions habituelles, au directeur départemental des contributions directes, une demande en remise ou en modération de la cotisation dont il s'agit.

**M. Naveau.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Naveau.

**M. Naveau.** Monsieur le ministre, c'est le 13 novembre dernier que par simple lettre, j'alertais vos services sur l'anomalie qui résultait des dispositions de votre décret du 16 août 1950 portant allégements fiscaux au bénéfice de certains contribuables assujettis à la surtaxe progressive.

Malgré plusieurs rappels, ce n'est que cette semaine qu'une réponse vient enfin de me parvenir. Entre temps, je me suis vu dans l'obligation de vous présenter mes observations et mes suggestions dans ce domaine, sous forme de question orale. C'est qu'en effet, monsieur le ministre, le temps presse. Les délais impartis pour le règlement de ces impôts se réduisent et la menace de majoration de retard de 10 p. 100 se précise.

Je me félicite cependant aujourd'hui d'avoir posé cette question orale, car si je n'obtiens que très partiellement satisfaction, cela me procure l'occasion de vous exposer plus longuement toute l'injustice qui découle de ces mesures.

Lorsque vous avez signé ce décret exonérant totalement les contribuables disposant d'une part et dont le revenu global était compris entre 120.000 et 150.000 francs, je veux croire que vous avez été heureusement inspiré et que vous reconnaissiez que des salariés ayant un revenu mensuel de 12.000 et quelques centaines de francs, n'avaient que des salaires réellement bas, et qu'il n'y avait pas matière à imposition. Cette inspiration était très juste et fondée. Votre action généreuse est tout à votre honneur, et je vous en félicite. Mais vous n'êtes pas allés assez loin dans cette voie.

La progressivité de l'impôt qui, auparavant, se faisait suivant une ligne ascendante et sans hachures, se trouve désormais entrecoupée de paliers, avec des variations brutales et, par là même, injustes.

Je vous avais signalé l'anomalie existant entre deux contribuables dont les revenus se situaient à 149.000 francs pour l'un et 151.000 francs pour l'autre. Aucune modification n'est apportée dans votre nouveau texte. Vous laissez subsister cette inégalité.

D'autre part, si vous apportez quelques satisfactions à mes revendications en faveur des contribuables disposant de plusieurs parts, vous créez les mêmes inégalités à chaque palier. Je dirai même que vous les aggravez à mesure que les parts et les revenus augmentent.

Je note, en effet, en appliquant les dispositions prises par vos services, qu'un contribuable imposé pour 1,5 part, avec un revenu de 225.000 francs, ne payera plus de surtaxe progressive. Par contre, si, dans les mêmes conditions, le revenu passe à 226.000 francs, le contribuable va payer 4.600 francs de surtaxe. En définitive, le premier de ces contribuables aura un revenu net de 225.000 francs, tandis que le second n'aura qu'un revenu de 221.400 francs, soit 3.600 francs de moins que le premier.

Pour les contribuables dont le palier se situe à 300.000 et 301.000 francs, la différence se trouvera être de 5.100 francs; elle sera de 6.600 francs pour 375.000 francs et 376.000 francs.

Je vous ferai grâce de tous ces exemples que je ne veux pas multiplier. Je vous signale cependant que ces inégalités ne font que s'aggraver au fur et à mesure de l'augmentation et des parts et des revenus.

**M. le ministre.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. Naveau.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. le ministre.** Ce que vous dites est exact. Seulement, c'est évidemment la conséquence — comme vous le voyez, d'ailleurs — un peu brutale de tout le système d'exonération à la base. C'est pour cela que, dans la taxe proportionnelle, il y a deux ans et demi, on a établi le système de la décote, qui est évidemment le seul permettant d'établir des paliers.

Alors, si l'on voulait faire quelque chose dans ce sens, il faudrait aboutir à ce système en matière de surtaxe progressive, ce qui peut poser un certain nombre de questions.

Evidemment, je reconnais l'exactitude de votre observation, mais, quel que soit le chiffre que nous prendrions pour l'exonération à la base, nous nous trouverions toujours dans ce cas: à 1.000 francs au-dessus, on aurait pas mal à payer, et, à 1.000 francs de moins, rien du tout.

Pour l'instant — comme je vous l'ai dit — il est bien entendu que, dans le cas d'abattement gracieux individuel, on tient compte du fait que le contribuable est juste au-dessus de la limite, pour apprécier le plus libéralement possible la situation. Mais je ne conteste pas l'exactitude de votre observation.

**M. Naveau.** La véritable solution eût été celle que vous adoptez d'ailleurs dans l'établissement du budget de 1951, parce que vous remontez le maximum de l'abattement de 120.000 à 150.000 francs.

Il y a cependant toujours une observation à faire à ce décret: c'est que: 1° le contribuable va être obligé de faire une demande de remise gracieuse; 2° le service de l'assiette sera obligé d'instruire cette demande, et les conclusions seront différentes selon les régions, selon les contrôleurs des contributions directes; 3° les contribuables qui se sont pressés d'acquitter leurs impôts seront lésés par rapport à ceux qui ont attendu. Les contribuables les plus intéressants, ceux qui n'attendent pas le dernier jour ou les avertissements seront une fois de plus sacrifiés.

Je remarque que vous ne prévoyez rien pour les contribuables actuellement sous les drapeaux. Comment feront-ils leurs demandes de remise gracieuse, alors qu'ils sont éloignés de leur domicile et peu ou pas avertis des dispositions nouvelles prises par les services de votre ministère ?

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande d'étudier la possibilité de porter pour tous le montant de l'exonération à 150.000 francs. C'est la seule solution pratique susceptible de donner satisfaction à l'ensemble des contribuables, avides, comme vous le savez, d'une plus grande justice fiscale. (*Applaudissements à gauche.*)

TAUX DE L'IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS

**M. le président.** M. Georges Laffargue expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que les dispositions fiscales contenues dans la loi sur le réarmement et portant à 34 p. 100 l'impôt sur les sociétés présentent des difficultés d'application du fait de leur rétroactivité,

Et lui demande s'il ne serait pas possible de diviser les bénéfices des exercices clos en 1950 en deux tranches proportionnelles au nombre de mois écoulés en 1949 et en 1950 et d'imposer ces tranches respectivement aux taux de 24 et 34 p. 100. (N° 191).

La parole est à M. le ministre du budget.

**M. Edgar Faure,** *ministre du budget.* A la suite d'un amendement, en commission des finances, qui avait été déposé à l'Assemblée nationale par MM. Gabelle et Petit, une suggestion analogue à celle que formule aujourd'hui M. Laffargue avait été étudiée; mais cette suggestion n'avait pu, en définitive, être retenue, eu égard, tant à un certain nombre de difficultés d'application pratique que, principalement, à la perte de recettes qui en résultait.

Un tiers environ des sociétés, en effet, clôturent leur exercice en cours d'année, à des dates variées. D'autre part, il est de règle pour l'établissement de l'impôt frappant la réalisation des bénéfices que l'exercice commercial clos en cours d'année soit pris comme période d'imposition, au lieu et place de l'année suivante.

L'augmentation du tarif de l'impôt sur les sociétés prescrite par l'article 1er de la loi du 8 janvier 1951, portant autorisation d'un programme de réarmement, ne présente donc pas, vu sous cet angle, un caractère rétroactif et ne constitue que l'application de la doctrine générale en la matière; aussi bien les atténuations d'établissement de l'impôt s'effectuent dans les mêmes conditions; à telle enseigne, notamment, parmi les mesures les plus récentes, la constitution de dotation des approvisionnements qui avait été autorisée par l'article 2 du décret 1261 du 6 octobre 1950 sur l'exercice clos en 1949, à

propos des différentes entreprises, ayant arrêté leur exercice dans le premier mois de l'année 1949. De même, l'atténuation des charges fiscales prévue à l'article 1er précité de la loi du 8 janvier 1951, en ce qui concerne les bénéfices investis dans les stocks, s'appliquera aux bénéfices réalisés au cours de l'année 1950 ou au cours des exercices qui ont été clos en 1950.

**M. le président.** La parole est à M. Georges Laffargue.

**M. Georges Laffargue.** Monsieur le ministre, je ne vous cacherai pas que votre réponse ne m'apporte guère de satisfaction et je marquerai cette curieuse coïncidence qu'elle vienne après une question qui vous a été posée par mon honorable collègue M. Naveau, et qui concerne les personnes physiques. Dans le cadre des personnes physiques, l'administration qui, paraît-il, ne procède jamais par arbitraire, a estimé utile de procéder à un certain nombre de remaniements; mais, lorsqu'il s'agit de personne morales — il s'agit des sociétés — la même administration argue des principes pour ne procéder à aucune forme de remaniement.

L'impôt sur les sociétés a actuellement en France un triple caractère. Le premier, c'est qu'il n'est pas déductible, ce qui fait que lorsque les sociétés, au lieu d'enregistrer des bénéfices, inscrivent des pertes, l'Etat se trouve toujours et perpétuellement associé dans les sociétés où il perçoit 34 p. 100 des bénéfices, 66 p. 100 restant à la société.

Il a un deuxième caractère, que vous voulez nier, mais qui est évident, c'est qu'il est rétroactif.

*Au centre.* C'est incontestable.

**M. Georges Laffargue.** En vérité, si nous prenons deux sociétés côte à côte, nous constatons que l'une, qui a fait un exercice normal du 1er janvier au 31 décembre 1949, est assujettie au taux de 24 p. 100 de bénéfices industriels et commerciaux, tandis que l'autre société qui, pour des raisons parfaitement honorables, parce que la période de fin d'année est une période de très grosse activité, clôt son exercice le 15 janvier 1950, est assujettie à l'impôt de 34 p. 100.

Si vous estimez que le fait de prélever un supplément d'impôt sur des bénéfices acquis pour la grande partie, pour 95 p. 100, en 1949, ne constitue pas un phénomène de rétroactivité, c'est que vous avez une notion particulière de la rétroactivité.

Cet impôt a un autre caractère que je viens de démontrer au cours de mon exposé, c'est qu'il est installé dans l'injustice et qu'il va mettre deux sociétés sur un pied d'inégalité flagrante.

Je voudrais, par ailleurs, attirer votre attention, monsieur le ministre, puisque j'en ai l'occasion, sur le caractère particulièrement dangereux de ce genre d'impôts.

Actuellement, quelle va être la situation d'un petit industriel qui a fait 10 millions de chiffre d'affaires de plus dans l'année et qui a un million de bénéfices supplémentaires ? Il va passer d'abord au gril de l'impôt sur les sociétés, soit 34 p. 100, ce qui fera 340.000 francs. Au moment de la distribution de cette somme, il y aura encore une perception de 18 p. 100, ce qui fera, déduction acquise, 120.000 francs; puis, si cette somme tombe dans une tranche d'impôts sur le revenu comprise entre 800.000 et 1.200.000 francs par an — ce qui ne fait pas un capital énorme — vous prélèverez 30 p. 100, ce qui fera 200.000 francs. Le total des sommes que vous aurez ainsi prélevées sera de l'ordre de 660.000 francs, pour 10 millions de chiffre d'affaires de plus et un million de bénéfices supplémentaires. Il restera entre les mains de l'individu 340.000 francs. Si vous estimez que c'est une méthode qui constitue un moteur économique, je ne le crois pas!

S'il est particulièrement choquant que vous refusiez de faire une différenciation, c'est que les mouvements de fiscalité ont été jusqu'ici des mouvements de légère amplitude, alors qu'ils viennent de revêtir un caractère de beaucoup plus grande amplitude. En réalité, en portant l'impôt sur les bénéfices de 24 à 34 p. 100, vous augmentez tout banalement le prélèvement de l'Etat de 40 p. 100, ce qui constitue une charge particulièrement sévère pour les sociétés.

Nous aurions, voyez-vous, à tirer quelques enseignements plus étendus de cet ensemble de choses. En réalité si on prend quelques ménagements à l'égard des personnes physiques, on ne ménage pas les personnes morales, parce qu'on s'imagine que celles-là sont moins intéressantes que les premières.

En ce qui concerne les sociétés en France, vous oubliez deux choses: la première, c'est que, dans leur énorme majorité, ce sont de petites sociétés, des sociétés de familles, à responsabilité limitée, et qui entrent dans le cadre des moyennes entreprises françaises. Les grosses sociétés ne sont pas non plus toujours ce que l'on dit. J'ai voulu me documenter et vous apporter pour les grandes sociétés des éléments d'information tout récents et qui sont assez pittoresques.

Voici par exemple une société qui s'appelle la Compagnie Alais, Froges et Camargue, du groupe Péchiney; elle possède 1.883.200 actions nominatives. Savez-vous comment elles sont réparties ? De 1 à 10, 17.000 actionnaires possédant 102.000 actions: moyenne 6; de 10 à 49, 13.000 actionnaires possédant 367.000 actions: moyenne 28; de 50 à 99 actions, 2.400 actionnaires possédant 210.000 actions: moyenne 87; de 100 à 1.000 actions, 3.090 actionnaires possédant 628.400 actions: moyenne 210; 3.000 actions et au-dessus: simplement 77 actionnaires possédant 575.000 actions.

**M. Marrane.** Ce sont ceux-là qu'il faut frapper.

**M. Georges Laffargue.** Voulez-vous savoir quels sont les cinq plus fort actionnaires nominatifs de cette société ? Je vais vous les donner: 270.181 actions, soit 4,83 p. 100 — levez votre chapeau — l'Etat français; deuxième actionnaire: 88.688 actions, soit 1,43 p. 100; troisième, 24.314 actions, soit 0,39 p. 100; quatrième, 17.261 actions, soit 0,28 p. 100; et cinquième, 16.044 actions, soit 0,26 p. 100.

Voulez-vous un deuxième exemple ? Je le prendrai dans une affaire privée qui est assez connue, la société Citroën. Il existe 2.666 actionnaires nominatifs dont 1.694 ont moins de 10 actions; par conséquent 63 p. 100 des actionnaires nominatifs possèdent moins de 10 actions. Le nombre total des actionnaires est d'environ 45.000, dont 70 p. 100, représentant 50 p. 100 du capital, ont moins de 10 actions.

Dernier exemple: Saint-Gobain qui entre dans le cadre des grandes sociétés, de 1 à 10 actions, 30.740 actionnaires nominatifs; de 11 à 20 actions, 3.320; de 21 à 30 actions, 4.152; de 31 à 50, 4.072; de 51 à 100, 4.116; de 101 à 500, 2.998; de 501 à 1.000, 36; de 1.001 à 3.000, 48; au-dessus de 3.000, 20.

Par conséquent, chaque fois qu'on touche aux sociétés, on ne touche pas en réalité à une personne physique; cela n'est — je le disais dans un récent débat — ni « M. Saint-Gobain » ni « M. Péchiney ». Vous touchez, en réalité, à une multitude d'actionnaires qui, lorsqu'ils ne reçoivent plus la rétribution qui apparaît équitable pour leurs actions, par suite de prélèvements massifs, boudent la bourse et font que les affaires privées sont, à l'heure actuelle, dans l'incapacité d'emprunter.

D'ailleurs, monsieur le ministre, cette évolution que nous continuons n'est que la suite d'une longue évolution marquée depuis longtemps.

Voulez-vous les évaluations du capital français et de son revenu, telles qu'elles résultent d'une étude extrêmement sérieuse ? En 1914: capital 310 milliards, revenu 38 milliards. Aujourd'hui, en francs actuels: capital 19.500 milliards, revenu 7.000 milliards.

Deux remarques s'imposent: pendant que le capital a été multiplié par le coefficient 63, le revenu distribué a été multiplié par le coefficient 184. En 1914, le capital avait une valeur égale à huit fois celle du revenu; en 1950, il n'atteint pas trois fois le niveau des revenus distribués.

Ainsi apparaissent des transferts opérés par le truchement de l'impôt et de l'emprunt sous toutes ses formes, dans un climat d'inflation. Le capital marque le pas tandis que les revenus distribués s'accoutument à une croissance annuelle de 20 p. 100 qui traîne la totalité des prix français dans son sillage.

La vérité, c'est qu'une fiscalité excédant les limites raisonnables — nous sommes arrivés à un de ces termes — accentue l'inflation au lieu de la combattre. En effet, cette fiscalité exagérée a un double inconvénient. D'abord, elle pèse sur les prix et leur impose un mouvement de rotation de plus en plus continu. Ensuite, elle réduit les investissements et l'épargne, elle réduit la matière imposable et elle est, par ces deux voies, un instrument d'inflation.

Je vous demande, monsieur le ministre, si vous ne pouvez rien faire pour la période présente, de rétablir un peu de justice dans votre fiscalité et d'accorder, à ceux-là qui ont voté sans barguiner le budget des dépenses nouvelles, qu'une fiscalité exagérée, au lieu d'être un moteur pour notre économie, finit par devenir pour elle un singulier étouffoir. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche, au centre et à droite.*)

### INDEMNITÉ DÉPARTEMENTALE DES INSPECTEURS PRIMAIRES

**M. le président.** M. Lamousse appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les dispositions de l'arrêté conjoint des ministres de l'éducation nationale, de l'intérieur et des finances du 12 juin 1947 relatif à l'indemnité départementale des inspecteurs primaires aux termes duquel la majoration fixée ne pourra dépasser 140 p. 100 du montant de 1939;

Rappelle que cette majoration est dérisoire si on la compare à l'augmentation du coût de la vie et que les inspecteurs primaires ont décidé une grève de protestation qui menace d'avoir de graves répercussions dans tout l'enseignement primaire;

Et lui demande s'il pourrait, en accord avec les ministères de l'éducation nationale et des finances, reviser cet arrêté en vue:

1° D'uniformiser l'indemnité sur le plan national;

2° De la porter à un niveau décent, ce qui permettrait aux inspecteurs primaires de faire face aux charges de leurs fonctions. (n° 187).

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur.

**M. Eugène Thomas,** *secrétaire d'Etat à l'intérieur.* Monsieur le président, l'arrêté du 12 juin 1947, auquel M. Lamousse fait allusion, est intervenu en application de l'ordonnance du 17 mai 1945 dont l'article 7 précise que les collectivités ne pourront attribuer d'indemnités ou d'avantages quelconques aux fonctionnaires et agents de l'Etat, sauf dérogations faisant l'objet d'arrêtés portant la signature du ministre de l'intérieur, du ministre des finances et des ministres intéressés.

Les indemnités dont il s'agit ont incontestablement pour but d'assurer le fonctionnement des services de l'Etat. Comme telles, elles devraient être logiquement supportées par le budget de l'Etat et le projet de loi relatif à la réforme des finances locales en a expressément prévu le transfert au budget de l'Etat. C'est la raison pour laquelle le maximum de cette indemnité n'a pas été réévalué depuis 1947.

Toutefois, des pourparlers ont été récemment engagés avec le ministère des finances et le ministère de l'éducation nationale en vue de revaloriser le taux de cette indemnité, qui est effectivement devenue très insuffisante, pour permettre aux intéressés de faire face aux frais inhérents à leur fonction. A cet effet, j'ai récemment, et en accord avec le ministre de l'éducation nationale, saisi mon collègue des finances de propositions concrètes. Je suis persuadé que les résultats auxquels nous aboutirons à bref délai satisferont les intéressés.

Je dois, en outre, souligner que le retard apporté à envisager le relèvement de cette indemnité, dont l'insuffisance n'a nullement échappé au Gouvernement, n'est dû qu'à l'espoir de voir le problème réglé sur le plan général des rapports financiers entre l'Etat et les collectivités locales.

Il est normal que le ministre de l'intérieur reste attaché au principe fondamental qui consiste à refuser de faire supporter par les budgets locaux les charges des dépenses qui incombent à l'Etat. Si une exception est apportée à ce principe en faveur des inspecteurs primaires, du moins faut-il qu'elle apparaisse comme une mesure à la fois provisoire jusqu'au vote du projet de loi portant réforme des finances locales, qui aboutira au transfert à l'Etat de cette dépense, et non susceptible de se généraliser. (*Applaudissements.*)

**M. Lamousse.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Lamousse.

**M. Lamousse.** La question que je vous avais posée, monsieur le ministre, avait pour objet d'appeler votre attention sur la situation faite aux inspecteurs primaires en ce qui concerne leur indemnité départementale et, par là, de remédier à un mal qui atteint déjà tout notre enseignement primaire.

Puis-je me permettre un bref rappel historique ? L'origine de l'indemnité remonte à la création des circonscriptions d'inspections primaires, création qui fut décidée par la loi du 15 mars 1850. Par décret pris en 1853, le montant de cette indemnité est fixé à 300 francs par an. La légalisation est faite par les lois de finances du 19 juillet 1889 et du 25 juillet 1893, cette dernière disposant en son article 19: « Les inspecteurs de l'enseignement primaire reçoivent du département où ils exercent une indemnité pour frais de bureau, dont le montant ne sera pas inférieur à 600 francs par an ».

Réfléchissez, monsieur le ministre, sur ces chiffres. 600 francs par an en 1893, c'est-à-dire 30 louis d'or de 20 francs; si l'on traduit en valeur actuelle, cela fait 120.000 francs environ. En 1939, ce minimum était de 1.200 francs, en valeur absolue, il avait donc subi une sérieuse dépréciation.

Toutefois, il ne s'agissait que d'un minimum et certains conseils généraux avaient voté des indemnités plus élevées. Je cite le Pas-de-Calais: 4.600 francs; l'Indre-et-Loire: 3.600 francs. Ce taux correspondait alors à peu près au dixième du traitement moyen de l'inspecteur.

Suivant cet exemple, après la Libération, certains conseils généraux procédèrent à la revalorisation de l'indemnité, 10.000 francs dans l'Indre-et-Loire, 20.000, puis 30.000 francs dans la Haute-Vienne. Cette augmentation n'obéit évidemment à aucune règle sur le plan national; elle est laissée au bon vouloir de chaque assemblée départementale.

C'est alors qu'apparaît l'arrêté du 12 juin 1947, qui porte la signature des ministres de l'intérieur, des finances et de l'éducation nationale. Il fixe, non plus un minimum, mais un maximum. Il interdit aux départements de verser une indemnité qui soit supérieure au montant de l'indemnité allouée en septembre 1939, augmentée de 140 p. 100 et, comme dans la plupart des départements en 1939 l'indemnité était de 1.200 francs, dans ces mêmes départements elle ne peut être actuellement supérieure à 2.880 francs par an.

Je n'ai pas besoin de vous dire à quel point cette somme est dérisoire pour un fonctionnaire qui est obligé d'entretenir un bureau, avec un important service de correspondance, de circulaires et de communications téléphoniques.

En face de cette situation, véritablement inique et incohérente, qui leur est faite, les inspecteurs ont unanimement réagi. Ils ont refusé de participer aux commissions chargées d'arrêter le mouvement de fin d'année et, notamment, les promotions au choix. De ce fait, c'est tout le personnel enseignant qui se trouve lésé dans ses intérêts et dans ses droits.

Je vous avais demandé, monsieur le ministre, de revenir sur votre arrêté du 12 juin 1947 et, en attendant que la situation des inspecteurs primaires en ce qui concerne cette indemnité fût réglée sur le plan national — ce qui est la véritable solution, vous l'avez dit vous-même — je vous avais demandé de laisser au moins aux conseils généraux la possibilité de voter une indemnité départementale qui permette à nos inspecteurs de faire face à leurs obligations et d'accomplir leur tâche dans des conditions convenables.

Je vous remercie, monsieur le ministre, des assurances que vous venez de nous donner. J'espère qu'elles seront bientôt suivies d'effets et qu'il sera mis fin, dans un esprit de bon sens et d'équité, à un malaise qui risquerait, s'il se prolongeait, de paralyser tout notre enseignement du premier degré. (*Applaudissements à gauche.*)

AJOURNEMENT D'UNE QUESTION ORALE

**M. le président.** L'ordre du jour appellerait la réponse de M. le président du conseil à une question orale de M. Raymond Dronne (n° 189), mais M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur, à qui cette question a été transmise par M. le président du conseil, demande que cette affaire soit reportée à huitaine.

**M. Dronne.** J'accepte ce report.

**M. le président.** Il en est ainsi décidé.

— 9 —

## CONVENTIONS POUR LA PROTECTION DES VICTIMES DE LA GUERRE

### Adoption d'un avis sur un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier les quatre conventions de Genève du 12 août 1949 pour la protection des victimes de la guerre. (N°s 814, année 1950, 73 et 77, année 1951).

Le rapport de M. Henri Barré et le rapport pour avis de M. Ternynck ont été distribués.

Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?...

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

**M. le président.** Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Le Président de la République est autorisé à ratifier les quatre conventions de Genève du 12 août 1949, pour la protection des victimes de la guerre et dont le texte est annexé à la présente loi ».

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 10 —

## SITUATION D'ANCIENS MILITAIRES D'AFRIQUE DU NORD ET DU LEVANT

### Adoption d'un avis sur un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, réglant la situation des militaires ayant appartenu aux forces supplétives d'Afrique du Nord et aux troupes spéciales du Levant et servant dans l'armée française. (N°s 819, année 1950, et 74, année 1951.)

Le rapport de M. Henri Barré a été distribué.

Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?...

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

**M. le président.** Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — La durée des services accomplis par les auxiliaires des forces supplétives d'Afrique du Nord ci-dessous énumérés:

« Supplétifs du corps des douairs et des milices sahariennes;

« Supplétifs des forces maghzen de Tunisie et du Maroc ayant appartenu à une unité combattante au cours de la guerre 1939-1945;

« Supplétifs des goums mixtes marocains,

est comptée comme durée de services militaires actifs à ceux d'entre eux, qui, ayant demandé avant le 31 décembre 1948 à servir dans des unités régulières de l'armée française, ont été intégrés dans une de ces unités dans la limite des effectifs autorisés pour chaque grade par la loi de finances ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er est adopté.*)

**M. le président.** « Art. 2. — Les supplétifs visés à l'article 1er de la présente loi conservent, à la date de leur intégration dans une unité régulière de l'armée française, les grades acquis au cours de leurs services dans les formations auxiliaires et la prise de rang dans ces grades. » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — Les services qui ont été accomplis dans les troupes spéciales du Levant par les militaires de ces troupes, autorisés à servir dans une unité régulière de l'armée française, tout en conservant leur statut spécial, sont considérés comme accomplis dans l'armée française pour les droits à pension. » — (*Adopté.*)

« Art. 4. — Les officiers et sous-officiers des troupes spéciales du Levant qui, avant le 1er janvier 1946, ont rejoint l'armée française et s'y trouvent actuellement en service, pourront, dans la limite des effectifs autorisés pour chaque grade par la loi de finances, après naturalisation française et sur demande agréée, être intégrés dans les cadres français avec le grade et la date de prise de rang qu'ils possèdent lors de leur intégration.

« L'ensemble des services accomplis par ces officiers et sous-officiers avant leur intégration seront considérés comme accomplis dans l'armée française pour tous les droits y afférents. » — (*Adopté.*)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 11 —

## RECRUTEMENT DES OFFICIERS DE JUSTICE MILITAIRE

### Adoption d'un avis sur un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, complétant l'article 3 de l'ordonnance n° 45-2609 du 2 novembre 1945 portant dérogation temporaire aux dispositions de l'article 15 de la loi du 9 mars 1928 concernant le recrutement des officiers de justice militaire. (N°s 820, année 1950, et 75, année 1951.)

Le rapport de M. Henri Barré a été distribué.

Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?...

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

**M. le président.** Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Le deuxième alinéa de l'article 3 de l'ordonnance n° 45-2609 du 2 novembre 1945 est modifié ainsi qu'il suit:

« Ceux de ces magistrats qui n'auront pas obtenu de diplôme de licencié dans les six ans, à compter de leur admission au stage, seront remis à la disposition de leur arme ou service, sans perte d'ancienneté. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 12 —

## DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME POUR 1951

### Adoption d'un avis sur un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Travaux publics, transports et tourisme. — I. Travaux publics, transports et tourisme). (N°s 884, 907, année 1950, 49 et 55, année 1951.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du Conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement,

Pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

MM. Yrissou, directeur du cabinet du ministre;
Septembre, chef de cabinet;
Partrat, chef de cabinet;
Adenot, conseiller technique au cabinet:
Cruchon, attaché de cabinet;
Dorges, secrétaire général aux travaux publics;
Bernard Renaud, directeur du personnel;
Besnard, chef de service, adjoint au directeur général des chemins de fer et des transports;
Peltier, directeur des ports maritimes et des voies navigables;
Duplessy, sous-directeur des routes;
Ingrand, commissaire général au tourisme;
Larrieu, chef de bureau au commissariat général au tourisme;
le général Hurault, directeur de l'institut géographique national;
Hederer, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale;
Wetzel, directeur adjoint de la navigation et des transports aériens;
Cazes, directeur des bases aériennes;
Guillerand, chef de service à l'administration générale;
Viaut, directeur de la météorologie nationale;
Cornu, chargé du service de l'aviation légère et sportive;
Babinet, ingénieur en chef des ponts et chaussées, adjoint au directeur des ports maritimes et des voies navigables;
Rumpler, directeur des routes;
du Merle, directeur de la navigation et des transports aériens;

Pour assister M. le ministre du budget et M. le ministre des finances et des affaires économiques:

MM. Forestier, administrateur civil à la direction du budget;
Bougon, administrateur civil à la direction du budget;
Fourous, administrateur civil à la direction du budget.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

**M. Albert Lamarque,** *rapporteur de la commission des finances.* Mes chers collègues, mon rapport sur le budget des travaux publics a été distribué. Vous me permettrez néanmoins de faire quelques commentaires sur les points les plus saillants de ce budget.

Celui-ci s'élève pour l'exercice 1951 à 135.065 millions, en excédent de 32.200 millions sur l'exercice 1950. Ces dépassements sont de deux ordres: d'une part, l'amélioration et le reclassement du personnel pour un total de un milliard et demi, d'autre part, un complément de subventions à la Société nationale des chemins de fer français pour une somme de 28.700 millions.

Je dirai que la commission des économies est passée par là. J'ai entendu de nombreuses critiques formulées à l'endroit de celle-ci, mais en ce qui concerne le budget des travaux publics, son intervention a abouti à une réduction de 695 millions, ce qui constitue un chiffre important. Je dois dire, à son mérite et à son hommage, qu'elle a cisaillé, raboté çà et là, sans porter aucune espèce de préjudice aux postes les plus essentiels de notre budget.

Sur ce budget de 135 milliards, une constatation peut être faite, c'est que 90 milliards, c'est-à-dire exactement 66 p. 100 du total, représentent des subventions qui sont concédées aux exploitations ferroviaires pour solder leurs déficits.

Je le disais déjà l'année dernière, notre budget des travaux publics se trouve ainsi tout défiguré car, en réalité, pour le fonctionnement propre des services du ministère le budget n'enregistre que 45 milliards. C'est là, par conséquent, une constatation qui peut être faite.

En ce qui concerne le personnel, d'une année à l'autre, du budget de 1950 à celui de 1951, la réduction porte sur 3.448 unités. Ceux qui se plaignent de la pléthore des fonctionnaires pourront donc être satisfaits. En ce qui concerne les résultats obtenus sur le budget des travaux publics, la commission des économies elle-même a opéré sérieusement et le résultat de ses investigations et de son œuvre se traduit par une réduction de 3.088 unités à travers les divers services du ministère.

Je dois indiquer que 3.000 réductions portent exclusivement sur le personnel et sur le petit personnel des ponts et chaussées, sur les cantonniers et sur les chefs cantonniers, dans la pensées sans doute qu'après la fusion des voiries départementales avec celles de l'Etat, une réorganisation générale s'impose. Je pense, par conséquent, qu'on la fera intervenir le plus rapidement possible.

En ce qui concerne les cadres de l'administration, le budget des travaux publics compte 624 unités. Je dois indiquer à l'assemblée que c'est l'administration qui, parmi les ministères, compte le moins de personnel, d'après les comparaisons qui ont pu être faites à ce sujet. Il est d'ailleurs à prévoir que ce chiffre est à peu près intangible, ou du moins qu'il représente le strict indispensable puisque ni la commission de la hache, ni la commission de la guillotine, ni la dernière commission des économies n'ont porté leur effort sur les chiffres de l'administration centrale du ministère des travaux publics.

Cependant, les charges ont augmenté, du fait que le personnel dont je parlais tout à l'heure, celui des voiries départementales, 35.000 cantonniers et 4.000 ouvriers des parcs et ateliers, a été transféré au ministère des travaux publics, c'est-à-dire à l'Etat, la gestion de ce personnel dépendant, à l'heure actuelle, des services de ce ministère.

En ce qui concerne le matériel, les crédits sont à peu près stationnaires; cependant, la commission des économies — encore elle — a apporté des réductions sur seize chapitres.

A l'Assemblée nationale, un débat très important a eu lieu à propos de l'insuffisance, déjà signalée l'année dernière, des crédits de trois postes principaux du ministère des travaux publics, postes qui intéressent au premier chef la vitalité nationale et dont on peut dire, d'ailleurs, qu'ils sont dans l'ordre et dans le caractère même du budget qui vous est soumis. Ce sont les crédits relatifs aux routes et aux ponts qui se chiffrent à quinze milliards, les crédits des ports maritimes qui se chiffrent à 1.600 millions et ceux des canaux, pour 2.500 millions. Je le répète, ces chiffres sont notoirement insuffisants et nous sommes obligés de retenir les cris d'alarme que font entendre les services intéressés. Dans la mesure où les routes et les ponts, où les ports maritimes et les canaux ne sont pas entretenus normalement, dans la mesure où l'on ne procède pas aux réparations indispensables, il se produit une sorte de rupture d'équilibre. Les routes sont appelées à subir les atteintes extérieures, contre lesquelles elles devraient résister, de la circulation qui, vous le savez, s'intensifie de plus en plus, notamment en ce qui concerne les poids lourds. Les installations et les ouvrages des ports sont ravagés par la mer, des digues et des barrages par l'impétuosité des rivières. Je le répète, après les cris d'alarme des services intéressés, le devoir du rapporteur, au nom de la commission des finances et même de cette assemblée unanime, c'est de souligner que les crédits sont insuffisants et de protester, par conséquent, contre cette insuffisance.

En ce qui concerne les ponts, vous savez que la guerre et l'occupation en ont détruit 7.550, qu'à l'heure actuelle on en a reconstruit 4.000 avec une cadence qui est également elle-même insuffisante et dans des conditions telles que nous ne pourrons aboutir à un rétablissement complet que vers 1960. Chose paradoxale, à l'heure actuelle, des crédits qui devraient être destinés à des constructions d'ouvrages neufs sont employés à faire du provisoire, à refaire, par conséquent, des ponts qui devront disparaître un jour, étant donné leur caractère provisoire.

En ce qui concerne les subventions et charges économiques, le tourisme s'inscrit pour 695 millions.

Il s'agit là d'un chapitre qui comporte surtout des subventions à des organismes qualifiés.

L'Assemblée nationale — ici je m'adresse en particulier à M. le ministre — avait opéré une réduction assez importante, d'une trentaine de millions je crois, et une partie de cette réduction avait porté sur le centre national du tourisme. Cela pouvait paraître anormal, puisque ce centre est une création récente, mais le vote de l'Assemblée nationale, ou plutôt la décision de sa commission des finances, était une manière de protestation. En effet, la création du centre national du tourisme devait avoir pour conséquence la disparition ou la transformation du commissariat général du tourisme. Or, rien n'a été fait jusqu'à présent. Cependant M. le ministre a fait rétablir les crédits par l'Assemblée nationale, mais il l'a fait sous la promesse, formulée par lui, que d'ici la fin de l'année une organisation générale du tourisme interviendrait. Je pense par conséquent que M. le ministre pourra répéter ici, au sein de notre assemblée, la promesse qu'il a faite devant l'Assemblée nationale.

En ce qui concerne le tourisme, d'autres, mieux que moi, pourront chanter ses mérites, les avantages qu'il procure à notre pays. C'est incontestablement, si j'ose dire, le rayon de soleil le plus beau et le plus bienfaisant qui puisse éclairer notre budget et notre pays également en servant son prestige et sa prospérité. Nous l'avons bien vu au cours de l'année 1950, puisque notre pays a connu plus de 3 millions de visiteurs avec une recette de 122 milliards de francs qui a incontestablement beaucoup contribué à l'équilibre de notre balance commerciale.

J'en arrive aux chemins de fer. C'est là le gros morceau de notre budget, de façon anormale, puisque la plupart des crédits de ce budget sont appelés à combler des déficits de chemin de fer, environ 300 millions pour les chemins de fer départementaux, près de 2 milliards pour la régie autonome des transports parisiens, au titre des tarifs réduits, et 87.150 millions pour la Société nationale des chemins de fer français.

En ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, les deux grosses subventions concernent l'indemnité compensatrice pour les tarifs réduits, qui s'élève cette année à 12.150 millions avec une augmentation de 3.700 millions par rapport aux crédits que vous avez alloués l'année dernière, et la subvention d'équilibre — puisque maintenant, et heureusement, c'est le nouveau nom que l'on donne à cette subvention — subvention qui s'élève cette année à 75 milliards, en augmentation de 25 milliards par rapport au chiffre qui avait été prévu en 1950. On doit dire d'ailleurs en passant que pendant le cours de l'année 1950, on a consenti à la Société nationale des chemins de fer français une avance du Trésor de 25 milliards, ce qui rapproche le chiffre de 1951 de celui de 1950.

Je ne sais pas exactement, ou plutôt ce n'est pas à moi de le dire, comment a été calculée cette subvention de 75 milliards, quels sont les éléments qui ont pu la déterminer. M. le ministre, mieux qualifié, pourra nous l'indiquer tout à l'heure. En tout cas, en ce qui me concerne, je voudrais simplement dire que nous devons avoir un grand débat sur la S. N. C. F. puisqu'un projet de loi a été déposé, suivant le vœu souvent manifesté par les deux assemblées, aussi bien l'Assemblée nationale que le Conseil de la République, qui a demandé ce débat et une réorganisation de la S. N. C. F. Ce débat, par conséquent, nous allons l'avoir. Le projet de loi a été déposé par le Gouvernement. Il est, je crois, présentement en instance devant une des commissions de l'Assemblée nationale. Nous aurons tout loisir ici d'en discuter à notre aise.

Je peux simplement noter que ce projet de loi envisage deux sortes de lignes de la S. N. C. F.: des lignes qui sont appelées « de grande desserte » et des lignes qui sont appelées « lignes affluentes ». D'après cette grande idée, — et je crois que c'est

l'idée essentielle et principale du projet de loi en ce qui concerne l'assainissement financier de la S. N. C. F. — les lignes principales seraient transférées, pour leur entretien, au budget national. Le budget national aurait donc la charge de cette infrastructure et, c'est l'idée qui a prévalu dans l'élaboration de ce projet de loi, il aurait la charge d'établir une égalité de situation entre tous les transports, qu'il s'agisse des transports ferroviaires, routiers, fluviaux ou aériens. Un débat, je le répète, doit s'instituer sur ce point, et je ne fais qu'indiquer les éléments essentiels du débat devant le Conseil.

Avant de descendre de cette tribune, je voudrais poser une question à M. le ministre; elle est relative au chapitre 5100, « subvention allouée aux chemins de fer départementaux ». C'est une sorte d'astuce, mais nous avons voulu, par la réduction indicative que nous avons faite à ce chapitre, demander des précisions et obtenir de M. le ministre des renseignements sur une situation particulière à propos de laquelle, d'ailleurs, nous recevons maintes réclamations.

Le Parlement a voté une loi, le 19 août 1950, en vertu de laquelle il a affilié les transporteurs routiers à la caisse autonome mutuelle des retraites, pour assimiler les agents des services routiers aux petits cheminots.

Nous pouvons bien le dire — et notre collègue M. Pinton, qui a exposé le sujet avec sa clarté et son éloquence habituelles, est en train de sourire — il est bien certain que nous avons voulu également, par la défense que nous avons apportée à cette proposition, fournir à la caisse les ressources nécessaires, étant donné sa déficience actuelle, pour payer aux petits cheminots les revisions, péréquations de pension attendues.

J'ai fait une enquête personnelle dans mon département — puisque nous avons des chemins de fer départementaux et des petits cheminots. Nous avons présentement des petits cheminots qui touchent en tant que pensionnés 3.000, 4.000, 5.000 francs par an. Ce dernier chiffre doit représenter un maximum. Nous entendons tous les jours des doléances, des récriminations, surtout quand les retraités de cette catégorie savent que, partout ailleurs, dans toutes les branches de l'administration et dans tout le pays, on a revisé les pensions, on a fait intervenir des péréquations. Je connais, dans mon département, la veuve d'un homme d'équipe écrasé par un wagon, qui touche 4.000 francs de pension par an.

Nous désirons évidemment que le peuple aime la République, mais nous voudrions également que la République se montre bonne et maternelle pour les enfants de ce peuple. C'est la raison pour laquelle je pose la question à M. le ministre, à l'effet d'obtenir des explications. Je sais bien qu'il en a donné à l'Assemblée nationale, qu'il a souligné les difficultés qui se sont élevées. Je crois même que le Conseil d'Etat en est saisi, mais je me demande si, en attendant sa décision, il n'est pas possible d'augmenter ces pensions d'un certain pourcentage et de faire intervenir le plus rapidement possible la décision qui viendra, si je puis dire, augmenter le morceau de pain dérisoire que touchent les intéressés.

La seconde question a été résolue en partie depuis le moment où j'en ai parlé devant la commission des finances. Je vous ai indiqué tout à l'heure qu'au budget des travaux publics sont inscrits des chiffres importants : l'indemnité compensatrice, 12.150 millions, et la subvention d'équilibre, 75 milliards, destinées à la S. N. C F. L'Assemblée nationale a décidé que ces crédits ne devaient plus figurer dans le budget des travaux publics, alléguant qu'il était de bonne méthode de les répartir sur divers budgets dans des conditions telles que chaque ministère soit responsable de ses inscriptions.

Je m'en suis étonné, car je ne crois pas que cela soit de bonne méthode. Quand le rapporteur du budget des travaux publics voit ces crédits dans le rassemblement que nous connaissons actuellement, il peut exercer son contrôle, il peut suivre ces crédits d'un œil vigilant.

Vous savez que l'on établit des barrages pour arrêter le déficit. Par de longs et sinueux cheminements, le déficit est en train de risquer de s'augmenter, en raison même des décisions qui peuvent être prises par les assemblées, décisions infiniment humanitaires et généreuses.

Vous votez, par exemple, des faveurs au bénéfice de certaines catégories, des réductions de tarifs. Savez-vous le montant actuel des crédits soumis aux assemblées ? Il est de 12 milliards, et les diverses catégories d'intéressés ont tendance à demander, de rapprochement en rapprochement, de comparaison en comparaison, de nouveaux avantages qui, à l'heure où nous les étudions, s'élèvent à 33 milliards, et cela dans des conditions telles que vous risquez prochainement, au titre de l'indemnité compensatrice, de vous voir demander un crédit de 50 milliards.

C'est la raison pour laquelle le rapporteur, bien qu'il soit aussi généreux et humanitaire que les auteurs des propositions de cette nature, quand il connaît de tels chiffres, ne peut pas ne pas avoir un certain sursaut et se demander si la justice intervient, dans toutes ces demandes, avec la légalité et le sérieux qui sont absolument indispensables. Je crains alors que cette dispersion des crédits à travers plusieurs ministères nous amène à les perdre de vue.

Je dirai également ceci: la convention de 1937, qui règle le fonctionnement de la S. N. C. F. et fixe son statut, a été conclue entre la S. N. C. F. et le ministère des travaux publics; la Société nationale des chemins de fer français dépend du ministre des travaux publics; c'est lui qui arrête les propositions, sans doute au nom du Gouvernement, en tant qu'interprète du Gouvernement; c'est au ministre des travaux publics que les représentants de la société nationale ont affaire.

Il nous est apparu, par conséquent, qu'il était de meilleure méthode, contrairement à ce qui avait été préconisé, proposé et adopté par l'Assemblée nationale, de maintenir le rassemblement de ces crédits.

Je dirai également — c'est une observation qui a été faite, je crois, par M. Edgar Faure, dans un discours récemment prononcé — qu'on s'est plaint de l'allongement démesuré du budget français, de la nomenclature interminable de ses 3.500 chapitres. On a pu faire remarquer que le budget américain, huit fois plus gros, ne compte que 1.000 chapitres. Quel motif, quelle raison alors d'allonger interminablement les chapitres du budget français, de créer des complications administratives et comptables ? Car, avec le rassemblement des crédits, vous n'avez qu'un seul mandatement, tandis qu'avec la dispersion des crédits à travers tous les ministères, vous en aurez plusieurs.

Tout à l'heure, M. le ministre des travaux publics m'a dit, dans une conversation particulière, que le problème que je viens d'évoquer devant vous avait été en somme résolu, que le ministre des finances était opposé à la dispersion des crédits, mais qu'il avait décidé de les inscrire dans son propre budget. Inscrire les crédits au budget des travaux publics ou au budget des finances, c'est la dernière proposition, la dernière façon de procéder dont nous pourrons, le cas échéant, nous satisfaire.

Telles sont en tout cas les observations que je voulais présenter au sujet du budget des travaux publics de 1951. Il vous reste le soin d'apprécier et de juger. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.

**M. Bertaud,** *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, l'avis de la commission des moyens de communication et des transports qui a examiné le budget voté par l'Assemblée nationale, ainsi que les dispositions prises par la commission des finances de notre Assemblée, reflète les dispositions d'esprit de l'unanimité des membres de votre commission. Celle-ci a cru cependant devoir faire un certain nombre d'observations qui n'ont aucune affinité avec ce que nous appellerons le sentimental ou le littéraire, mais qui procèdent surtout de préoccupations techniques et de la nécessité de considérer une fois pour toutes que les moyens de communications et de transports dont dispose la nation, sont intimement liés à l'économie du pays et à nos besoins modernes de déplacement.

Portant tout d'abord son examen sur les conditions de fonctionnement de nos transports de toute nature elle a la satisfaction de constater que, dans le budget qui lui est soumis, une part importante est faite aux services dits de surveillance et de contrôle. Ce contrôle et cette surveillance du ministère des travaux publics, elle se plaît à le souligner, s'exerce sur nos moyens de communications avec suffisamment d'efficacité pour que nous puissions essayer d'apaiser certaines inquiétudes.

C'est ainsi notamment que les chemins de fer bénéficient de la présence constante et intentionnée auprès du conseil d'administration et dans les différents services, d'abord d'un commissaire du Gouvernement, puis de tout un réseau d'inspecteurs et de contrôleurs ayant pour mission de déterminer si le service publics que la Société nationale des chemins de fer français et les chemins de fer secondaires sont chargés d'assurer s'exerce dans des conditions de sécurité satisfaisantes et dans le respect absolu des engagements pris, ainsi que de la réglementation imposée par l'administration supérieure à ces différents organismes.

Elle a remarqué également, et elle le souligne encore, que les fonctionnaires du ministère des travaux publics participent

aux travaux de la commission des marchés chargés d'examiner soit *a priori* soit *a posteriori*, toutes les conventions destinées à assurer à la Société nationale des chemins de fer français, l'exécution de travaux par des entrepreneurs ou la fourniture de marchandises par des fournisseurs, et elle estime que cette présence constitue une garantie suffisante quant à un emploi rationnel des crédits ouverts et à l'utilité de certains travaux ou fournitures.

Ces constatations ne traduisent pas le besoin de critiquer les critiques formulées contre une administration vers laquelle tous les yeux se tournent, mais simplement de reconnaître objectivement l'efficacité du contrôle exercé et la nécessité de ne pas réduire les effectifs d'un ministère particulièrement entraîné à sa tâche et accomplissant sa mission.

Passant à la route, nous marquerons l'unanimité qui s'est faite au sein de la commission pour constater que les besoins de la route française, si souvent proclamés et si souvent méconnus, méritent d'être de nouveau soulignés. Il est indispensable que l'attention du Gouvernement se porte enfin sur un problème dont on hésite à découvrir la solution parce que celle-ci ne peut se traduire que par des chiffres, et que les chiffres signifient en général des francs.

La commission des moyens de communication insiste sur la réalisation de grands projets qui ne se situent ni sur le plan de l'entretien ni sur le plan de la reconstruction des routes, mais sur celui d'une solution originale du problème routier. Il faut élargir les routes, en créer de nouvelles, établir des rocades à la traversée des agglomérations, supprimer les passages à niveau, rendre praticable aux véhicules agricoles motorisés les chemins ruraux et vicinaux, améliorer la signalisation et la sécurité de la circulation routière et surtout refaire des ouvrages d'art, ponts et viaducs dont la limite de charge — j'insiste sur ce point — est depuis longtemps dépassée par les véhicules de plus en plus lourds qui les empruntent.

Nous nous permettrons de citer un seul exemple qui se situe dans le département où siège cette Assemblée. Dans le département de la Seine, en effet, seuls trois ouvrages présentent les garanties de sécurité suffisantes pour être empruntés par les camions de gros tonnage, avec ou sans remorque.

A ce sujet, et pour assurer dans une certaine mesure le financement de ces améliorations, la commission des moyens de communications estime que le projet de loi portant réorganisation des transports doit affecter uniquement les quelques milliards procurés par des ressources supplémentaires à ces travaux et à la construction de routes nouvelles. Elle s'oppose formellement à ce que les sommes ainsi trouvées entrent dans le budget général sans cette destination spéciale et elle pense qu'elle sera suivie dans cette exigence par la majorité de cette assemblée et par M. le ministre des travaux publics lui-même.

La commission considère aussi qu'une réforme de certaines méthodes actuellement en usage dans les ponts et chaussées s'impose. Il lui a semblé, et il lui semblerait plus rationnel que les matériaux destinés à l'entretien des routes soient pris toutes les fois que cela se peut le plus près possible de leur lieu d'emploi et ne soient pas amenés à grands frais d'une extrémité d'un département à l'autre ou même envoyés de départements lointains.

Il paraît anormal notamment que lorsqu'on trouve les matériaux nécessaires à la réfection des chaussées dans un endroit déterminé du département, on se permette de faire venir ces mêmes matériaux d'un point beaucoup plus éloigné; cela se traduit par des pertes de temps et des frais qui ne sont pas négligeables.

La commission désirerait également que tous les crédits qui sont affectés aux travaux publics en ce qui concerne l'entretien des routes fussent utilisés ainsi qu'il a été prévu et ne servent pas à financer des travaux n'ayant aucun rapport avec la remise en état des chaussées, ainsi que l'a signalé un des membres de notre commission.

Elle s'est étonnée, en effet, avec ce commissaire, que dans un certain département du proche Midi, des villas luxueuses aient été construites pour loger de hauts fonctionnaires des ponts et chaussées et que ces villas aient été closes par des murs imposants dont la nécessité ne s'imposait peut-être pas, bien qu'ils dussent avoir pour but d'éviter que le regard des passants ne plonge dans les jardins ou dans les espaces réservés aux ébats des hauts fonctionnaires logés et de leur famille.

La commission est persuadée, d'ailleurs, qu'il ne s'agit que de cas isolés et qu'il suffira d'avoir attiré l'attention de M. le ministre sur eux pour qu'ils ne se renouvellent pas.

**M. Antoine Pinay,** *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Bertaud ?

**M. Bertaud.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des travaux publics, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. le ministre.** Je m'excuse, mais je ne peux pas laisser passer les paroles qui viennent d'être prononcées sans demander des précisions. En effet, j'affirme que, jusqu'à présent, les autorisations qui ont été données aux ingénieurs en chef des départements n'ont jamais porté que sur les travaux nécessaires à la constitution de réserves de matériaux et au logement du personnel de gardiennage — encore que ce soit exceptionnel, car il s'agit simplement de loger un gardien — et à l'édification d'ateliers de réparation.

Jamais ces crédits n'ont été affectés à la construction de villas et à l'aménagement de jardins. Si le fait s'est produit, il est exceptionnel et il ne peut s'agir, dans ce cas, que d'un détournement de crédits de leur véritable affectation.

Je demanderai à M. Bertaud de bien vouloir me donner des précisions pour qu'une enquête soit faite et qu'éventuellement des sanctions soient prises.

**M. le rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, je ne suis que le modeste rapporteur de la commission des moyens de communication et des transports. Les faits que je signale ont été cités par un de nos collègues. Il me serait désagréable de le mettre directement en cause, alors qu'il n'est pas là, comme aussi de citer à la tribune le département et les fonctionnaires sur lesquels il a attiré notre attention. Nous allons immédiatement nous mettre en rapport avec lui et il sera certainement tout disposé à vous fournir les précisions que vous désirez, qui ont d'ailleurs été explicitement exprimées au sein de notre commission, non pas uniquement devant son rapporteur et son président, mais devant tous ses membres. Je pense qu'à la fin de la séance il sera donc possible de vous fournir les renseignements que vous me demandez.

Bien entendu, la question du tourisme n'a pas échappé non plus à votre commission. Il s'agit là d'une activité essentielle pour la vie économique française. Nous n'oublions pas qu'au cours des différents débats que nous avons eu l'occasion de suivre ici la plupart des spécialistes des questions du tourisme ont souligné l'importance des apports financiers étrangers, qui sont évidemment les bienvenus pour l'ensemble de notre pays.

Nous croyons cependant devoir nous faire l'écho d'une question qui a été posée par un de nos collègues à notre commission et également de l'opinion de notre ami M. Pouget, spécialiste des problèmes touristiques, dont la formule: « Le tourisme est un tout, dont la dotation budgétaire doit faire l'objet d'une ligne particulière et d'un examen attentif tant du ministère que du Parlement », a été acceptée par l'unanimité des commissaires.

La question posée est la suivante: comment est opérée la répartition des crédits et quelle part est faite aux stations touristiques ?

Cette question mérite une réponse étant donné que si nous en jugeons par les propositions initiales du Gouvernement qui nous ont été soumises, la répartition se fait dans des conditions telles que les représentants des grandes villes touristiques considèrent que l'on ne pense pas assez à leurs besoins et qu'on leur refuse les moyens de satisfaire non seulement les exigences d'un public de plus en plus nombreux, mais également celles des communes elles-mêmes, qui sont appelées à exécuter toute une série de travaux destinés à assurer aux estivants ou aux hivernants des conditions de séjour confortables et agréables. Il nous suffira, je pense, monsieur le ministre, d'attirer votre attention sur ce point pour nous permettre de supposer que, lors des prochaines attributions de crédits, une part spéciale pourra être faite aux villes de grand, de petit ou de moyen tourisme.

Notre attention a été également attirée sur les articles 2 et 3 du chapitre 5050 relatifs à la propagande. Tout est-il fait et bien fait pour que l'étranger ait la persuasion que la France possède suffisamment de richesses naturelles ou historiques pour qu'il soit sûr de trouver chez nous tout ce qui est susceptible de satisfaire ses goûts artistiques, sportifs et même alimentaires ?

Assure-t-on suffisamment, et nous insistons sur ce point, hors de nos frontières, la diffusion par affiches, tracts, brochures, de tout ce qui touche aux manifestations artistiques, folkloriques et sportives de notre pays ?

Sans doute, les initiatives privées jointes à celles du commissariat général au tourisme ne sont-elles pas sans effet ? Mais à une époque où les moyens de locomotion privés, mis à la disposition du plus grand nombre d'usagers, ont pour conséquence de développer le tourisme individuel et familial, nous pensons qu'il y aurait intérêt à mettre à la disposition des pérégrinateurs en puissance, dans leur pays d'origine, toute une documentation établie dans leur propre langue et susceptible de leur permettre de déterminer eux-mêmes leurs itinéraires et de choisir leur gîte d'étape, sans avoir à se plier aux exigences des parcours collectifs.

La commission des moyens de communication, des transports et du tourisme se devait d'attirer l'attention de M. le ministre et du commissaire général au tourisme sur cet aspect particulier du problème du tourisme en France. Elle est persuadée que ses suggestions ne resteront pas lettre morte, mais qu'elles seront examinées et appliquées.

Parlant du tourisme, nous nous permettrons de faire un tour d'horizon sur les services de l'institut géographique national. La commission se félicite des résultats obtenus par cet organisme dont les travaux, particulièrement délicats, permettent de connaître sous tous ses aspects notre sol et la configuration des régions les plus lointaines de l'Union française.

Elle se demande cependant — ceci est peut-être une hérésie, mais vous nous permettrez de la formuler tout de même — s'il ne serait pas rationnel, pour réduire au minimum les frais de propagande engagés par de nombreux services, de charger l'institut géographique national de la préparation et de l'établissement de toute la documentation touristique française; autrement dit si, en plus des cartes que l'institut national est appelé à établir, il ne serait pas possible de lui donner également le monopole de la reproduction photographique des sites et monuments, qui font connaître à travers le monde les richesses naturelles ou historiques françaises.

Avant de conclure, il est nécessaire de souligner que l'attention de la commission s'est aussi portée sur nos voies navigables. Dans ce domaine comme dans les autres, elles désirerait également que l'on passât enfin des prévisions aux réalisations. On a signalé suffisamment la grande pitié des canaux de France pour que nous n'ayons pas à insister sur ce point. Nous pensons cependant que le seul fait d'y faire à nouveau allusion nous permettra prochainement d'inscrire au crédit du ministère des travaux publics, et par conséquent à celui du ministère des finances, suffisamment de réalisations pour que nous puissions, une fois de plus, affirmer que dans le domaine des transports et du tourisme, comme dans tant d'autres d'ailleurs, la bonne volonté, l'esprit d'initiative et la compréhension de l'intérêt général se sont manifestés, non plus seulement dans des discours ou des interventions parlementaires, mais dans les faits.

Sous le bénéfice de ces quelques observations, la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme émet un avis favorable à l'adoption du texte qui vous est présenté par votre commission des finances, saisie au fond, et que vous a commenté le rapporteur de cette commission. (*Appplaudissements à droite, au centre et sur divers bancs à gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pinton.

**M. Pinton,** *président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Mes chers collègues, je ne voudrais pas reprendre l'examen de l'ensemble de ce budget, qui a été fait et bien fait de deux points de vue différents par les deux rapporteurs qui se sont succédé, mais simplement présenter quelques observations. Il en est une, déjà formulée; mais il me paraît indispensable d'y insister, car elle précise le désordre fondamental des moyens de communication de ce pays.

Ce budget s'élève à 134 milliards. Ici, je veux me joindre absolument à l'observation qui a été faite par le rapporteur de la commission des finances. En effet, s'il y a un déficit de 87 milliards au seul titre de la Société nationale des chemins de fer français, il est indispensable de ne rien escamoter et de ne pas jouer à cache-cache à travers les différents chapitres du budget; car, de la nécessité de regarder les difficultés en face et d'y porter remède, nous ne serons jamais pleinement convaincus si nous ne savons exactement le montant du déficit auquel il faudra bien parer.

Donc, sur ce budget de 134 milliards, plus de 90 milliards représentent des subventions. On l'a déjà dit, je m'excuse de le répéter, mais je pense que nous ne le dirons jamais assez. En fin de compte, quant aux dépenses véritablement utiles et productives, nous constatons que 11 p. 100 du budget va à l'entretien, à la réparation et à la construction des routes et des ponts; que 1 p. 100 à peine va à l'entretien et au développement des ports maritimes; que 2 p. 100 sont destinés à la navigation intérieure et seulement 0,5 p. 100, soit 695 millions, sont affectés au développement du tourisme, qui représente, à la fois, l'une des grandes industries françaises et l'un des moyens les plus sûrs et les plus productifs de procurer à notre économie les devises appréciées dont elle a tant besoin. Cela revient à dire que moins de 20 p. 100 du budget de cette maison qu'est le ministère des travaux publics et du tourisme sont consacrés aux dépenses véritablement productives.

Je ne crois pas qu'une entreprise puisse durer longtemps si elle consacre plus de 80 p. 100 de son budget au règlement de dettes, à la couverture de son déficit ou au règlement de frais généraux extérieurs à son activité proprement dite. C'est à mon sens une idée dont il faut que nous soyons à chaque instant pénétrés pour comprendre de quelle nécessité est ce projet de coordination que, je l'espère, nous verrons bien un jour ou l'autre. Voilà une première observation qui me semblait indispensable.

Les autres observations portent peut-être davantage sur des points de détail. M. Lamarque a fait remarquer que l'ensemble des services des travaux publics, malgré l'importance capitale qu'ils présentent pour la vie générale du pays, n'emploient que 66.000 ou 67.000 fonctionnaires au total dont moins d'un pour 100 pour les seuls services centraux du ministère, de plus, alors que la commission des économies demandait 3.088 suppressions, le budget nous en offre 350 de plus, ce qui évidemment doit être remarqué. Nous pourrions nous en féliciter. Seulement, — et là encore, je suis l'observation du rapporteur de la commission des finances — c'est surtout sur le petit personnel des cantonniers et des chefs cantonniers qu'a porté cette économie. J'ai le droit, évidemment, de marquer quelque regret que l'on s'en soit pris davantage à ceux qui font la route qu'à ceux qui font du papier.

Je sais bien que des papiers il en faut même lorsqu'il s'agit de routes! Mais je crois qu'il aurait fallu répartir plus équitablement les sacrifices.

Enfin, j'en arrive à ce chapitre 5500 à propos duquel notre collègue M. Lamarque m'a surpris à sourire. A la vérité je souriais à la preuve de sagacité et de prudence qu'avait donnée l'ensemble du Conseil de la République dans le débat de juillet dernier.

Ce que nous vous avions dit, au nom de la commission des transports qui avait bien voulu me choisir comme rapporteur, ce que vous avait répété la commission du travail et de la sécurité sociale malgré l'attitude dont je dirai qu'elle nous avait un peu surpris de la commission des finances et aussi du ministère des travaux publics lui-même — ce que nous vous avions dit c'est que tout en reconnaissant la nécessité de donner aux petits cheminots les avantages qu'ils sollicitent, c'est qu'il était très fâcheux de vouloir se livrer à des tours de prestidigitation sans avoir obtenu une dextérité suffisante. L'opération qui consistait à prendre de l'argent à des gens qui auraient versé sans rien recevoir pour le moment, afin de le remettre à d'autres ne nous était pas apparu comme une opération très sage, ni très efficace.

Après des débats longs et sérieux, le Conseil de la République nous avait suivis. Nous avions eu ce privilège extraordinaire de faire réfléchir l'Assemblée nationale, car c'est je crois bien l'un des rares projets que nous ayons amendé et qui ait obtenu aussi bien en commission qu'en séance, une reprise assez complète de la discussion.

Malheureusement, on n'a pas voulu suivre nos conseils qui n'étaient que des conseils de sagesse et de prudence. Aujourd'hui, comme nous l'avions prévu, on se trouve en présence de difficultés inextricables dont nous sommes persuadés qu'on ne pourra pas sortir sans venir demander au Parlement de nouvelles dispositions.

Je crois que les petits cheminots auraient peut-être été mieux inspirés s'ils avaient fait confiance aux suggestions que nous faisions et qui auraient permis de trouver les ressources nécessaires à la réévaluation de leurs retraites. A la vérité, nous étions beaucoup plus soucieux de leur intérêt que de nous prêter à une opération démagogique qui, en fin de compte, n'a profité à personne. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Bien entendu, je m'associe entièrement à la réduction indicative de 1.000 francs, car je suis moi-même désireux de savoir et la commission et l'Assemblée le seront également, comment se déroulera cette affaire dans un proche avenir.

M. Bertaud a parlé de la nécessité d'utiliser l'institut géographique le plus largement possible à la propagande touristique. Je rappelle simplement cette observation, parce qu'elle me conduit à une remarque.

Dans de nombreuses villes étrangères, lorsqu'un étranger ou un Français veut s'adresser aux services officiels qui lui permettront de venir en France, il doit passer successivement dans une série de bureaux ou de services. Ici, une maison, des magasins exclusivement destinés, par exemple, aux services du commissariat au tourisme, à côté, un autre établissement, non moins bien installé, qui renferme l'état-major, les services et les bureaux d'Air France, et souvent un troisième établissement, un troisième bureau, où, sous le vocable des chemins de fer français, on est prêt à offrir à l'étranger tous les renseignements qu'il désire.

Ne pensez-vous pas que, le plus souvent, la réunion de ces différents services dans un même établissement, permettrait de dégager quelques crédits qui seraient infiniment utiles aux services de propagande proprement dits ?

On dira bien sûr qu'Air France n'a rien à voir avec la Société nationale des chemins de fer français, que cette dernière n'a aucun rapport d'administration avec le commissariat au tourisme, mais nous sommes bien obligés d'établir nous, un certain lien. A l'origine, il y a le même bailleur de fonds et nous ne serions nullement hostiles à un système qui permettrait que, le bailleur restant le même, il eût un peu moins de fonds à donner pour la même destination ou des destinations voisines.

Voilà, mes chers collègues, les quelques observations que je voulais présenter. Il est certain que tout cela n'est que broutilles, et que nous aurons à engager prochainement un débat qui sera sans nul doute l'un des plus graves, l'un des plus redoutables de conséquences.

Quand viendra-t-il ? Je ne suis pas prophète, je sais que l'Assemblée nationale s'est, en quelque sorte, liée les mains en bloquant la moitié des crédits destinés à la résorption du déficit de la Société nationale des chemins de fer français, ce qui semble indiquer que le débat viendra avant la fin du premier semestre.

En ce qui concerne la commission des moyens de communication, elle sera prête, je vous l'assure, à ouvrir le débat, après avoir examiné le sujet de la façon la plus approfondie, mais ce n'est pas à moi de vous donner un rendez-vous.

Nous avons eu le plaisir de constater, à l'audition, au, risée d'ailleurs par M. le ministre, des représentants de la Société nationale des chemins de fer français, que celle-ci avait fait un effort que j'ai souligné en commission et que je dois rappeler ici. Nous avons constaté que la Société nationale des chemins de fer français avait fait un effort pour se « repenser » elle-même. Si l'on considère combien il est difficile aux individus, aussi bien qu'aux personnes morales ou aux collectivités, de faire cet effort si dur, de reprendre ses propres bases, ses propres principes pour dégager, en présence d'une situation nouvelle, une ligne de conduite nouvelle, il y a là une attitude qui appelle l'éloge.

Je tiens à le dire, dès à présent, en attendant de pouvoir le vérifier plus à fond lorsque nous étudierons les textes.

D'autre part, certaines possibilités nous sont apparues, montrant qu'il n'y avait peut-être pas entre rail et route de telles divergences qu'une entente ne fût possible. Certaines déclarations nous ont indiqué qu'un accord était possible sur bien des points, en vue de la réorganisation des transports français.

Nous ne pouvons que nous en réjouir, avec toutefois, cette observation, peut-être un peu méfiante, mais que je ne crois pas dénuée de toute sagesse qu'après tout, dans cette affaire, le rôle des commissions et du Parlement sera, tout en encourageant cet accord, qu'il ne puisse établir aux dépens de l'intérêt général des usagers et aux frais de la nation. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche, au centre et à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Bouquerel.

**M. Bouquerel.** Mes chers collègues, monsieur le ministre, M. Louis Bour, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication à l'Assemblée nationale a écrit dans son rapport que la caractéristique du budget des travaux publics lui paraissait être la pauvreté. Nos rapporteurs, M. Lamarque, au nom de la commission des finances, et M. Bertaud, au nom de la commission des moyens de communications, reconnaissent que les crédits sont insuffisants. Si j'interviens dans ce débat, c'est que, comme notre président de la commission des moyens de communications et des transports, je déplore la faiblesse de certains crédits et que je veux regretter la part importante qui est faite aux subventions destinées à couvrir des déficits d'exploitation de certains services des transports.

Pour compléter la pensée de l'honorable rapporteur de l'Assemblée nationale, je dirai que la caractéristique essentielle de ce budget est la libéralité dans la pauvreté.

J'observe, en effet, que sur un budget de 135 milliards, 39 milliards seulement concernent les moyens routiers et fluviaux, alors que 75 milliards auxquels il faut ajouter 12.150 millions sont affectés à la Société nationale des chemins de fer français et 1.900 millions affectés à la régie autonome des transports parisiens au titre de subventions destinées à couvrir des déficits, soit au total 88 milliards de subventions, ce qui représente environ 70 p. 100 de votre budget, monsieur le ministre.

Financièrement parlant, la Société nationale des chemins de fer français dévore la route. Une première constatation s'impose dans ce budget, les crédits de travaux sont trop faibles, alors que les crédits de subvention sont trop considérables. Je pense d'ailleurs que le déficit de la Société nationale des chemins de fer français aurait pu être atténué si une action énergique et soutenue avait présidé aux réformes et à la réorganisation qui avaient été promises l'an dernier. Mais c'est surtout la part réservée aux routes nationales qui m'inquiète. En effet, sur un crédit total de 35.800 millions, 15 milliards seulement sont affectés aux travaux d'entretien des routes nationales.

Je pense qu'il est bon de rappeler ici l'importance de notre réseau routier. La longueur totale de ce réseau, y compris les chemins départementaux et les chemins vicinaux, est d'environ 652.000 kilomètres, représentant une densité moyenne de 118 kilomètres de routes par 100 kilomètres carrés de superficie et permettant à la France d'avoir la plus forte densité du monde, le réseau le mieux tracé, le mieux réparti et — je crains de ne plus pouvoir l'affirmer — le mieux entretenu.

Ce réseau constitue, à l'heure actuelle, un capital d'environ 3.400 milliards dont le rapport, évalué seulement en ce qui concerne la recette produite par la circulation routière, s'élèvera pour 1951 à 145 milliards environ. C'est, à la vérité, de nos jours, un excellent placement, à condition que l'Etat manifeste sa volonté de ne pas laisser péricliter la valeur de ce capital. Or, j'ai tout lieu de penser qu'avec le budget qui nous est présenté il sera impossible de la maintenir intacte.

Depuis 1949, alors que les subventions à la Société nationale des chemins de fer français ne font qu'augmenter et que les recettes provenant de la circulation routière sont en constante progression, les crédits de travaux routiers sont, eux, en progression inverse. En effet, en 1949, les crédits affectés aux travaux s'élevaient à 19 milliards. Ils étaient, en 1950, de 17 milliards et ils seront, pour 1951, de 15 milliards seulement.

Ainsi s'explique le retard pris par l'aménagement du réseau au regard du développement croissant de la circulation routière.

J'ajoute que, si les services des ponts et chaussées ont pu, grâce à des prodiges d'ingéniosité technique, sauvegarder jusqu'alors ce capital national, il n'est malheureusement pas en leur pouvoir d'accomplir le miracle de conserver indéfiniment à notre réseau routier son utilité et sa sécurité sans que soient mis à leur disposition les moyens indispensables.

La compétence technique de notre corps d'agents des services routiers n'a rien à envier à celle des autres nations.

**M. Georges Laffargue.** Très bien !

**M. Bouquerel.** Ce qui manque tragiquement, à l'heure actuelle, ce sont les crédits.

Le prix moyen annuel d'entretien et d'équipement d'un kilomètre de route nationale peut être évalué à 350.000 francs, ce qui correspondrait à un crédit total annuel de 28 milliards. Peut-être serait-il plus profitable pour la nation, monsieur le ministre, de réduire de 10 milliards la subvention de la Société nationale des chemins de fer français et de les affecter aux travaux d'entretien, d'aménagement et d'équipement de notre réseau routier.

Le manque d'entretien et d'équipement de notre réseau routier coûte chaque année plusieurs dizaines de milliards aux citoyens et indirectement à la nation par la perte de temps, le gaspillage de carburant, l'usure anormale des véhicules automobiles et les accidents de la circulation dont il est la cause.

Chacun de nous sait que tout entretien différé est appelé à se répercuter dans les années suivantes avec une importance plus grande et, par conséquent, une dépense accrue.

La question est donc de savoir si, étant donné la situation internationale actuelle qui nous oblige à un effort de réarmement considérable et qui exige des voies stratégiques en état de répondre aux besoins des nécessités militaires; si, étant donné l'effort fiscal fait par la circulation routière automobile qui, pour 1951, rapportera au Trésor 145 milliards environ et qui est en droit de demander des itinéraires routiers en bon état; si, considérant le développement accéléré de l'automobile, conséquence du progrès qui exige l'aménagement et l'équipement de nos routes, la France peut s'offrir le luxe de laisser dans un état de semi-abandon ses routes nationales et de prendre prétexte qu'un vaste réseau d'auto-routes nouvelles est en projet pour ne rien faire, ni sur les unes, ni pour les autres.

Je pense qu'il doit y avoir, dans cette affaire, une urgence à établir et que le bon sens, étant donné la conjoncture financière actuelle, commande de donner la priorité aux travaux d'amélioration du réseau actuel.

Il faut porter le principal effort sur ceux de ces travaux qui peuvent, pour une dépense relativement peu élevée, répondre aux exigences de l'heure sur la plus grande longueur. Les atténuations de bombement des chaussées, les améliorations de virages, les revêtements antidérapants, les pistes cyclables, les garages pour poids lourds, les élargissements de chaussées et l'aménagement des croisements dangereux rentrent dans cette première catégorie de travaux urgents, auxquels il faut ajouter la suppression des passages à niveau et les déviations aux traversées des agglomérations particulièrement difficiles.

L'évaluation de cet ensemble d'améliorations s'élève, en moyenne, à 15 millions du kilomètre, alors que le prix moyen de construction de l'auto-route du Nord coûtera, en moyenne, 150 millions du kilomètre. Cette voie, d'ailleurs, ne pourrait être réalisée sur toute sa longueur, à condition que l'on y travaille activement et dès maintenant, que dans un délai de neuf à dix ans.

Or, des travaux de déviation ont été entrepris un peu partout depuis plusieurs années; les chantiers sont aujourd'hui considérablement ralentis, certains même sont abandonnés.

Sur la route nationale n° 1, où sept passages à niveau traversent la route nationale n° 1 sur une longueur de 25 kilomètres et sont une cause considérable de retard, des travaux de déviation ont été entrepris depuis plusieurs années et sont actuellement très ralentis. On peut se demander véritablement à quel moment nous assisterons à la suppression de ces passages à niveau, si les travaux ne sont pas considérablement accélérés.

**M. le ministre.** Dès que vous aurez voté le projet qui vous est soumis.

**M. Bouquerel.** Sur la route nationale n° 17, des travaux de déviation ont été également entrepris dès 1941, à la sortie de Louvres. Ces travaux sont aujourd'hui complètement arrêtés et tout le monde sait les difficultés que l'on éprouve à traverser cette agglomération de Louvres.

**M. Georges Laffargue.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. Bouquerel.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Georges Laffargue, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Georges Laffargue.** Je suis un grand voyageur à travers l'Europe. Depuis la Libération, j'ai visité à peu près tous les pays d'Europe, jusqu'à la pointe des pays scandinaves. Je voudrais rendre ici un hommage à notre service des ponts et chaussées grâce auquel, malgré tous les drames, nous possédons de très loin le plus beau réseau routier européen. D'autres pays, comme la Suède, qui n'a pas connu deux guerres, ne possèdent que quelques tronçons de belles routes. Le reste est absolument lamentable.

Je crois, comme vous, que les crédits sont insuffisants, mais je voulais rendre cet hommage à tous nos ingénieurs des ponts et chaussées qui s'occupent de la route et dire que l'effort fait en France est réellement méritoire et nous a dotés d'un réseau routier absolument exceptionnel. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche.*)

**M. Dutoit.** Vous devriez aller dans le Nord!

**M. Georges Laffargue.** J'aurais voulu aller de l'autre côté du rideau de fer, mais on n'obtient jamais l'autorisation. Si vous pouvez m'en faire donner une, je vous en serai reconnaissant.

**M. Dutoit.** Je ne vous ai pas parlé du rideau de fer, mais des routes du Nord.

**M. de Menditte.** Le même hommage qui vient d'être rendu aux ponts et chaussées peut l'être aux techniciens des chemins de fer.

**M. le président.** Voilà maintenant le Midi qui bouge! (*Rires.*) Je vous en prie, n'opposez pas le Midi au Nord. La France est faite de l'harmonie des deux. (*Très bien! très bien!*)

**M. Bouquerel.** Je m'associe très volontiers à l'hommage rendu par M. Laffargue au corps des ponts et chaussées. C'est parce que ce corps a toujours été à la hauteur de la situation que notre réseau routier a pu jusqu'ici garder toute sa valeur.

Mais je dois tout de même signaler que nous sommes dans une période critique où l'entretien des routes ne peut plus être différé et où une insuffisance des crédits risque d'empêcher cet entretien. Or, la route nationale 17, véritable route du Nord, supporte aujourd'hui une circulation de trains routiers 270 fois plus intense qu'en 1934. Les travaux d'amélioration ou même simplement d'entretien sont pour ainsi dire nuls depuis cette date.

Je reconnais que certains travaux importants de dégagement sont indispensables aux abords des points terminaux des grands itinéraires prévus, mais je ne crois pas qu'il sera possible de réaliser très rapidement ces travaux sur toute la longueur des autoroutes. Un effort important est pourtant à faire sur nos routes actuelles. Cet effort, les communes et les départements, qui consacrent plus de 50 p. 100 de leurs ressources à l'amélioration de leur réseau routier, nous en donnent la mesure, alors que, dans le budget de l'Etat, 5 p. 100 à peine des ressources sont affectés au budget des travaux publics.

J'ajoute d'ailleurs que, même dans l'administration des ponts et chaussées, des réformes peuvent être apportées dans certains services, vous permettant, monsieur le ministre, de réaliser quelques économies.

L'office national de la navigation, par exemple, m'apparaît dans sa forme actuelle trop lourd pour les services qu'il est appelé à rendre.

Quant aux services routiers, une tendance vers la nationalisation de la route semble se dessiner. L'administration s'équipe en gros matériel d'entreprise, et en installations importantes. Les résultats des nationalisations dans leur forme actuelle ne sont pas de nature à me faire croire que cette orientation soit conforme aux intérêts de la nation. On ne peut à la fois être l'entrepreneur et le contrôleur de l'Etat. Les entreprises de travaux publics sont parfaitement capables d'exécuter tous les travaux routiers qui peuvent leur être confiés. C'est donc à elles qu'il faut faire appel pour l'exécution de tous les travaux importants.

Pour terminer, je voudrais indiquer que les statistiques donnent en moyenne, et pour chacune de ces dernières années, le triste bilan suivant: 4.000 morts, 36.000 blessés graves, 100.000 blessés légers, 50 milliards de francs de dommages-intérêts payés. Telles sont les tragiques conséquences des accidents causés par la circulation routière.

C'est pour ces deuils, ces souffrances et ces misères que je veux ici protester contre la mauvaise répartition des crédits prévue dans ce budget et en même temps vous demander, monsieur le ministre, de nous faire connaître la doctrine de votre ministère quant à l'avenir de notre réseau routier national.

Gouverner c'est, dit-on, prévoir; mais, c'est aussi, monsieur le ministre, décider et agir. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite, ainsi que sur divers bancs au centre et à droite.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

**M. le président.** Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses de fonctionnement des services civils de l'exercice 1951 (I. — Travaux publics, transports et tourisme) des crédits s'élevant à la somme totale de 134.850.060.000 francs et répartis, par services et par chapitres, conformément à l'état A annexé à la présente loi. »

L'article 1er est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état A annexé.

Je donne lecture de l'état A:

ETAT A

*Dépenses de fonctionnement des services civils de l'exercice 1951.*

**Travaux publics, transports et tourisme.**

I. — SERVICES DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

*4e partie. — Personnel.*

« Chap. 1000. — Traitements du ministre et du personnel titulaire de l'administration centrale, 152.250.000 francs. » — (*Adopté.*)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1000.

(*Le chapitre 1000 est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 1010. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités, 27 millions 996.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1020. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale, 5.111.000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Je demande au Sénat de vouloir bien rétablir le crédit proposé par le Gouvernement. Il s'agit, en effet, du rétablissement des crédits pour six emplois d'agents contractuels dont le maintien est indispensable après le licenciement de la quasi-totalité du personnel qui avait été engagé pour les services de répartition, en période de pénurie, mais dont une part reste nécessaire pour l'organisation des différents services de transports départementaux.

La suppression de ces six agents contractuels rendrait difficile l'administration des 600 et quelques agents qui restent en service dans les départements.

Un amendement a été déposé par M. Aubert et je vous demande donc de bien vouloir l'adopter.

**M. le président.** Par voie d'amendement (n° 10), M. Aubert propose, en effet, de rétablir à ce chapitre 1020 le crédit proposé par le Gouvernement et de porter en conséquence la dotation de ce chapitre à 7.327.000 francs.

La parole est à M. Aubert.

**M. Aubert.** Mes chers collègues, j'ai bien l'impression qu'il s'est agi, dans l'esprit de l'Assemblée nationale, d'une confusion. En effet, celle-ci semble avoir refusé les crédits nécessaires au maintien des six emplois d'agents contractuels parce qu'elle a cru qu'il s'agissait d'emplois nouveaux. En vérité, il ne s'agit pas de la création d'emplois nouveaux mais d'une mutation qui, au contraire, a permis une réduction de personnel. Peut-être faut-il rappeler également ce que M. Lamarque, le rapporteur, soulignait tout à l'heure, c'est-à-dire l'excellente et économique gestion du ministère des travaux publics. Dans ces conditions, la principale raison qui avait inspiré l'Assemblée nationale ne correspondant pas à la réalité, je pense que vous voudrez bien adopter l'amendement que j'ai déposé.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. le rapporteur.** La commission des finances s'est prononcée contre l'amendement, d'ailleurs contre l'avis de son rapporteur. Je crois, comme vient de l'indiquer notre collègue M. Aubert, que l'on a fait une confusion à l'Assemblée nationale.

On a parlé d'une création et d'un élargissement du cadre des contractuels; or, il s'agit d'un personnel qui figurait à un chapitre supprimé, le chapitre du service du contrôle des transports, et qui a été transféré à un autre chapitre.

Voilà l'explication que je puis fournir à l'Assemblée et que j'ai déjà donnée, d'ailleurs, à la commission des finances, celle-ci s'est prononcée contre l'acceptation de cette proposition et je dois ici défendre sa position.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets l'amendement aux voix.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Le chapitre 1020 est donc rétabli au chiffre de 7.327.000 F.

« Chap. 1030. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 17.261.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1040. — Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale, 13.133.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1050. — Ingénieurs des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 359.007.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1060. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat. — Traitements et indemnités, 881.049.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1070. — Adjoints techniques des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 298.461.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1080. — Commis des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 101.347.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1090. — Agents de bureaux des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 31.848.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1100. — Agents des cadres complémentaires du service des ponts et chaussées. — Traitements, 206.208.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1110. — Service des ponts et chaussées. — Rémunération des employés contractuels de bureau, 90.932.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1120. — Service des ponts et chaussées. — Rémunération du personnel contractuel, 62.645.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1130. — Service des ponts et chaussées. — Salaires du personnel auxiliaire de bureau. 630.840.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1140. — Contrôle des transports. — Personnel non spécialisé. — Traitements et indemnités, 21.454.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1150. — Contrôle des transports. — Personnel spécialisé. — Traitements et indemnités, 47.402.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1160. — Organismes centraux de transports. — Dépenses de personnel. » (Mémoire.)

« Chap. 1170. — Primes de rendement des fonctionnaires des ponts et chaussées, 139.033.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1180. — Officiers et surveillants de ports du service maritime. — Traitements, salaires et indemnités, 67.178.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1190. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Traitements et salaires, 60.904.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1200. — Personnel des phares et balises. — Traitements et salaires, 98.633.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1210. — Personnel de la navigation intérieure. — Traitements et salaires, 465.784.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1220. — Ouvriers titulaires des services des travaux publics des départements d'outre-mer. — Traitements et indemnités, 41.459.000 francs. »

La parole est à M. Patient.

**M. Patient.** Je profite de l'occasion qui m'est offerte sur le chapitre 1220 qui a trait aux ouvriers titulaires des services des travaux publics des départements d'outre-mer pour demander à M. le ministre où en est la question de l'intégration des chefs, sous-chefs, ouvriers et mécaniciens employés des services des ponts et chaussées des territoires d'outre-mer.

Depuis 1948, cette question revient régulièrement sur le tapis et la loi du 3 avril 1950 avait prescrit que, le 1er juin 1950, toutes les intégrations devaient être terminées.

A la suite de cette loi, j'ai eu l'occasion de poser à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, une question écrite, lui demandant à quelle époque il comptait effectuer l'intégration des personnels subalternes des départements d'outre-mer. A la date du 5 juillet, M. le ministre me répondait: « Deux projets de décret fixant les règles applicables, à compter du 1er juillet 1948, d'une part aux surveillants des ponts et chaussées, d'autre part aux chefs et sous-chefs d'ateliers, aux mécaniciens et aux ouvriers employés dans les services des ponts et chaussées des quatre départements d'outre-mer, ont été soumis à l'approbation du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de la France d'outre-mer et du ministre chargé de la fonction publique et de la réforme administrative. Les services de l'administration des finances procèdent actuellement à l'étude de cette affaire qui présente une certaine complexité et qui a soulevé de nombreux problèmes.

« En attendant la mise en application des nouveaux statuts, des indices provisoires ont été fixés pour chaque catégorie d'agents et les intéressés ont bénéficié des diverses majorations prévues par les textes publiés du 1er janvier 1950 à ce jour. » (Réponse du 5 juillet 1950.)

Or nous sommes en 1951. Il y a exactement trois ans et demi aujourd'hui que l'intégration aurait dû être terminée. Le service des travaux publics est le seul en Guyane et, je crois, dans les trois autres départements d'outre-mer à n'avoir pas encore pratiqué à ce jour ces intégrations, alors que la loi du 3 avril 1950 lui faisait une obligation, comme à tous les autres ministères, de terminer l'intégration des personnels des départements d'outre-mer au 1er juillet 1950.

Actuellement, tous les ouvriers des travaux publics dans les départements d'outre-mer, et ceux de la Guyane en particulier, continuent à percevoir les salaires de 1947 et les majorations dont parlait M. le ministre dans sa réponse à ma question écrite n'ont pas été accordées, puisqu'à ce jour les salaires s'échelonnent en Guyane de 8.700 francs à 22.100 francs pour les ouvriers titulaires et chefs d'atelier qui ont vingt ans, dix-huit ans et quatorze ans de service, et dont le dernier a douze ans de service.

Je voudrais donc que M. le ministre donnât à l'assemblée l'assurance que l'intégration tant attendue sera bientôt terminée et que le ministère des travaux publics ne sera pas le seul, en 1951, à n'avoir pas achevé une opération prévue depuis quatre ans. (*Applaudissements à gauche.*)

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** M. Patient vient de faire état d'une réponse qui lui a été faite par un de mes prédécesseurs. Je lui avoue que c'est la première fois que cette question est évoquée devant moi.

Le ministère des travaux publics a donné son accord sur l'intégration et l'application du statut, ainsi que vous le demandez. Les différents services qui sont appelés à donner leur avis ne l'ont pas encore fait, mais le rappel que vous venez de m'adresser me fait maintenant un devoir d'intervenir à nouveau auprès de ces différents ministères.

Je le ferai dans les délais les plus rapides afin de permettre au personnel de bénéficier de l'application de ce statut. Je signale, toutefois, que l'avancement de ces agents continue à se faire d'après l'ancien statut.

**M. Patient.** Monsieur le ministre, je vous remercie de vos explications et je vous demande de bien vouloir prier vos services de hâter cette intégration pour mettre fin à ce malaise qui risque de s'aggraver dans les territoires d'outre-mer.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1220 au chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 1220 *est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 1230. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées. — Salaires et indemnités, 971.103.000 F. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1240. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Traitements, 9.801.226.000 F. »

Par voie d'amendement (n° 8), M. Courrière et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 F et de le ramener, en conséquence, à 9 milliards 801.225.000 F.

La parole est à M. Courrière.

**M. Courrière.** Mesdames, messieurs, j'ai déposé cet amendement pour attirer l'attention de M. le ministre des travaux publics sur la situation des surveillants des ponts et chaussées. Ils font exactement le même travail que les conducteurs de chantiers, mais ils n'ont ni le même statut ni les mêmes avantages. Ils ont les mêmes rémunérations, certes, et sont soumis aux mêmes règles concernant la retraite, mais ne sont pas intégrés dans le cadre des fonctionnaires.

Il nous paraît anormal de faire faire à un personnel que l'on peut considérer, en quelque sorte, comme contractuel, un travail qui devrait être assigné à un personnel de fonction. C'est pour demander l'intégration de ce personnel dans le cadre des fonctionnaires d'Etat que j'ai déposé cet amendement. *Applaudissements à gauche.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Alex Roubert,** *président de la commission des finances.* La commission s'en remet à la sagesse du Conseil.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre.** L'intégration dans le cadre des fonctionnaires, que M. Courrière demande, n'est pas possible, car il s'agit d'emplois temporaires.

S'il s'agissait d'emplois permanents, il est bien évident que l'intégration aurait été faite. Mais il s'agit uniquement d'agents engagés pour la surveillance de travaux déterminés. Une fois ces travaux terminés, ces agents sont temporairement licenciés. Les emplois en question n'étant pas permanents, on ne peut demander l'intégration de ces agents dans un corps de fonctionnaires, car tout fonctionnaire bénéficie de la permanence de l'emploi.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Courrière.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1240, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 1240 *est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 1250. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Indemnités, 315.491.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1260. — Bonifications des pensions des agents bénéficiaires de régimes particuliers de retraite, 1.250.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1270. — Musée permanent des travaux publics. — Personnel. — Traitements et indemnités, 532.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1280. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Personnel spécialisé. — Traitements et salaires, 8.842.000 francs. »

La parole est à M. Pinton.

**M. Pinton.** C'est une demande d'explication que je veux présenter. Au chapitre 1280, je lis: Ecole nationale des ponts et chaussées, personnel spécialisé, traitements et salaires: 8.842.000 francs. Au chapitre 1290, je lis: Ecole nationale des ponts et chaussées, personnel spécialisé, indemnités.

Le rapport entre les traitements et les indemnités me paraît sensiblement plus fort que dans les autres chapitres. J'aimerais en savoir la raison puisque, comme vous le voyez, les indemnités représentent ici 60 p. 100 des traitements, alors que dans tel autre chapitre il y a 300 millions d'indemnités pour 9 milliards de traitements.

**M. le ministre.** Je demande à M. Pinton de vouloir bien me laisser le temps nécessaire pour recueillir les renseignements qui l'intéressent, car le personnel en question reçoit, en effet, un traitement et des indemnités dont la proportion peut paraître exceptionnelle, mais je craindrais, en répondant immédiatement et de mémoire, de donner des renseignements inexacts ou incomplets.

**M. le président.** L'explication de M. Pinton porte-t-elle sur l'un et l'autre chapitre ?

**M. Pinton.** Oui, monsieur le président.

**M. le ministre.** Les professeurs de l'école ne perçoivent pas de traitement entier, mais sont rémunérés par des indemnités qui sont calculées en fonction du nombre d'heures d'enseignement qui leur sont demandées.

**M. Pinton.** Monsieur le ministre, je vous remercie.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1280, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 1280 *est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 1290. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Personnel spécialisé. — Indemnités, 5.195.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1300. — Laboratoire central des ponts et chaussées. — Personnel spécialisé. — Traitements, salaires et indemnités, 19.353.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1310. — Commissariat général au tourisme. — Personnel titulaire. — Traitements et indemnités, 18.836.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1320. — Commissariat général au tourisme. — Personnel auxiliaire. — Salaires et indemnités, 5.927.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1330. — Institut géographique national. — Personnel titulaire. — Traitements, 414.254.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1340. — Institut géographique national. — Personnel contractuel, 4.122.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1350. — Institut géographique national. — Personnel auxiliaire. — Salaires, 13.541.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1360. — Institut géographique national. — Personnel ouvrier. — Salaires, 235.884.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1370. — Institut géographique national. — Indemnités et allocations diverses, 4.109.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1380. — Indemnités de résidence, 1.742.558.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1390. — Supplément familial de traitement, 384 millions 737.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1400. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée et de disponibilité, expertises médicales et dépenses occasionnées par les comités médicaux, 37 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1410. — Indemnités des personnels de l'Etat en service dans les départements d'outre-mer, 72.156.000 francs. » — (*Adopté.*)

*5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.*

« Chap. 3000. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 1.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3010. — Administration centrale. — Matériel et frais de fonctionnement, 22 millions de francs. »

Par voie d'amendement (n° 11), M. Aubert propose de rétablir le crédit proposé par le Gouvernement et de porter, en conséquence, la dotation de ce chapitre à 23 millions de francs.

La parole est à M. Aubert.

**M. Aubert.** Mes chers collègues, cet amendement tend à rétablir le crédit de 23 millions demandé par le Gouvernement et abaissé par l'Assemblée nationale à 22 millions.

A l'occasion de cet amendement, nous touchons à un principe: il s'agit de savoir si nous pénaliserons les ministres économes qui n'enflent pas leurs demandes ou si nous irons véritablement — vous voudrez bien excuser le terme — à une discussion de marchands de tapis.

Il y a là des crédits qui ont été demandés d'une manière tout à fait raisonnable; cela est prouvé par l'examen du personnel de ce ministère qui a subi des compressions que nous souhaiterions voir apporter ailleurs. Ne vous faites pas d'illusions, on chauffera quand même les locaux et, à ce moment-là, vous conduirez le ministre, pour ne pas dépasser les chiffres imposés et parce que vous serez descendus au-dessous de la limite raisonnable, à prélever des crédits sur d'autres chapitres, ce qui n'est nullement souhaitable.

C'est pourquoi je vous prie de lui accorder le modeste supplément qu'il demande et qui correspond à des besoins sérieux.

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Je remercie M. Aubert d'avoir ainsi développé son amendement et j'insiste auprès du Sénat pour le rétablissement de ce crédit.

En effet, l'Assemblée nationale en a motivé la réduction par l'utilité, à ses yeux, de restreindre les dépenses de chauffage. Or, il n'est pas possible d'imposer au personnel de l'administration centrale des économies sur le chauffage au moment où les produits pétroliers ont augmenté dans des proportions sensibles.

Au moment même où l'on augmente les crédits pour les visites médicales, les radiographies et les dispensaires, la première précaution est de permettre à ce personnel de travailler dans des conditions convenables, pour réduire d'autant les dépenses d'ordre médical.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. le rapporteur.** La commission n'a pas eu à statuer sur ce point. Elle a accepté le chiffre de l'Assemblée nationale. Néanmoins, elle s'en remet à votre décision.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets l'amendement aux voix.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** En conséquence, le chapitre 3010 est adopté avec le chiffre de 23 millions.

« Chap. 3020. — Personnel du service des ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 371.423.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3030. — Personnel du contrôle des transports. — Remboursement de frais, 5.670.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3040. — Officiers de port du service maritime. — Remboursement de frais, 4.550.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3050. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Remboursement de frais, 2.670.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3060. — Personnel des phares et balises. — Remboursement de frais, 7.901.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3070. — Personnel de la navigation intérieure. — Remboursement de frais, 49.158.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3080. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 444.170.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 9), M. Courrière et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs et le ramener en conséquence à 444.169.000 francs.

La parole est à M. Courrière.

**M. Courrière.** Mesdames, messieurs, j'ai déposé un amendement pour demander à M. le ministre ce qu'il compte faire en faveur des agents de travaux et des conducteurs de chantiers. La plupart d'entre vous ont vu travailler sur les routes, et pendant de longues heures dans la journée, les équipes qui goudronnent et qui déneigent.

En hiver, dans les pays de haute montagne, les conducteurs de travaux, les conducteurs de chantiers dirigent des équipes qui rendent possible la circulation sur les routes. En été, c'est le goudronnage. Il est absolument indispensable d'effectuer ces travaux le plus rapidement possible, travaux qui se font souvent loin du lieu où habitent les conducteurs de chantiers.

Dans la plupart des cas, lorsque les fonctionnaires quittent leur domicile pour aller faire un travail à l'extérieur, ils perçoivent des indemnités de déplacement suffisantes. Il se trouve que pour des travaux d'une urgence réelle, d'une utilité incontestable, les conducteurs de chantiers ne touchent, au maximum, qu'une indemnité de 70 francs par jour.

Nous estimons qu'en raison des frais qu'ils supportent chaque jour pour partir travailler loin de chez eux, le Gouvernement pourrait faire un effort et donner aux conducteurs de chantiers une indemnité journalière plus importante que celle qu'il leur accorde actuellement. (*Applaudissements à gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Le taux des indemnités de déplacement critiqué par M. Courrière fait l'objet, en ce moment même, d'une étude au ministère des finances, de même que nous sommes en pourparlers avec le même ministère pour obtenir, dans un collectif, les crédits nécessaires au payement de l'arriéré de ces indemnités de déplacement.

Je donne donc l'assurance à M. Courrière que la question, qui est actuellement étudiée par mes services, fera l'objet d'une attention plus particulière et que nous poursuivrons cette étude avec le désir d'aboutir rapidement.

**M. Courrière.** Je vous remercie, monsieur le ministre, et je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 3080 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 3080 *est adopté.*)

**M. le président.**

« Chap. 3090. — Service des ponts et chaussées. — Matériel et frais de fonctionnement des bureaux, 177.126.000 francs. » (*Adopté.*)

« Chap. 3100 — Organismes centraux de transports. — Matériel. » — (Mémoire.)

« Chap. 3110. — Comités techniques départementaux des transports. — Frais de fonctionnement. » — (Mémoire.)

« Chap. 3120. — Commissariat général au tourisme. — Remboursement de frais, 1.150.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3130. — Commissariat général au tourisme. — Matériel et frais de fonctionnement, 4.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3140. — Institut géographique national. — Remboursement de frais, 72.577.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3150. — Institut géographique national. — Matériel et frais de fonctionnement, 194 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3160. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Matériel et frais de fonctionnement, 5.452.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3170. — Laboratoire central des ponts et chaussées. — Matériel et frais de fonctionnement, 32.500.000 francs. »

Sur ce chapitre, la parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** M. le rapporteur a demandé une réduction de 5 millions sur le crédit de 30 millions demandé par mes services pour l'aménagement d'un laboratoire rendu nécessaire par des modifications techniques importantes et l'apparition de matériaux nouveaux.

En effet, jusqu'ici les ingénieurs en chef des ponts et chaussées se livraient eux-mêmes à toutes les expériences nécessaires dans leur département sans aucune sorte de coordination. Il est bien évident qu'il en résulte des essais heureux et d'autres, malheureux, qui coûtent très cher. La direction des routes a pensé qu'il était bon d'organiser un laboratoire dans lequel seraient faites toutes les recherches, dont les résultats seraient communiqués aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées afin d'éviter un gaspillage de crédits.

« La proportion, me disait le directeur des routes, est la suivante: lorsque 10 millions sont dépensés au laboratoire, on peut envisager, sur l'ensemble des crédits pour l'entretien des routes, une économie de l'ordre de 100 millions. »

Jusqu'ici il a été fait certains travaux pour l'aménagement de ce laboratoire; mais, ces travaux ayant été faits, il s'agit maintenant d'acheter des appareils de laboratoire et de faire des installations à l'intérieur de ces locaux.

Je demande au Sénat de reconnaître la nécessité de l'installation de ce laboratoire, et, puisqu'il ne s'agit pas de crédits nouveaux, mais simplement de virement de crédits

d'entretien des routes aux crédits de laboratoire, je vous demande de vouloir bien suivre l'administration des travaux publics.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** La commission des finances a proposé cette réduction sous l'effet d'une double surprise. La première résulte de la constatation que le laboratoire, qui n'avait d'abord été doté que d'un crédit de 7 millions, a vu cette dotation augmenter subitement d'un crédit de 30 millions supplémentaires. La seconde surprise vient de ce que ce crédit de 30 millions a été pris sur le crédit affecté aux routes. Or, celui-ci — on l'a noté tout au long de ces débats — est très insuffisant et nous avons été choqués que l'on pût prendre sur ce crédit des sommes destinées à d'autres chapitres.

Je sais bien que l'on peut nous donner des justifications, ce que d'ailleurs M. le ministre vient de faire, à savoir que les études que l'on prépare dans le laboratoire peuvent servir à une amélioration de l'entretien des routes. Nous acceptons cet argument.

La commission des finances a pris néanmoins la décision de réduire le crédit de 5 millions, mais je pense, après les explications qui viennent de nous être données par M. le ministre, que l'on pourrait aboutir à une sorte de transaction, d'autant plus que ce crédit n'est pas définitif, mais provisoire. Nous avions pensé que les aménagements et les achats de matériel pouvaient être opérés au delà de l'année 1951. Quoi qu'il en soit, après les explications de M. le ministre, nous accepterions d'accorder 4 millions, si M. le ministre accepte un million d'abattement.

**M. le ministre.** J'aurais mauvaise grâce à refuser à M. Lamarque une transaction qui témoigne de sa part du désir d'être agréable aux services des travaux publics, et je lui donne volontiers mon accord.

**M. Alex Roubert,** *président de la commission des finances.* Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des finances.

**M. le président de la commission.** Il est bien entendu, monsieur le ministre, qu'il n'y aura plus, comme par le passé, des dépenses de cet ordre un peu dans chaque département. La commission avait protesté contre le fait qu'on demande des crédits pour un laboratoire à Paris et que, dans chaque département — chacun de nous le sait très bien — on fait des expériences qui coûtent assez cher. Si, à l'heure actuelle, on veut bien réunir dans un seul laboratoire national l'ensemble des études, j'estime que c'est une excellente chose que le Conseil de la République fera bien d'encourager, mais si on veut faire les frais d'un nouveau laboratoire à Paris, qui coûtera très cher, tout en maintenant l'ancienne doctrine, un peu partout, sur les crédits d'entretien des routes, on aboutira à une double dépense. Nous ne pourrions pas approuver cette méthode.

**M. le ministre.** Le désir du ministère des travaux publics est de centraliser dans un laboratoire bien équipé les recherches concernant la meilleure utilisation des matériaux et le meilleur moyen de procéder économiquement à l'entretien des routes. Les laboratoires des départements ne serviront plus qu'à faire le contrôle de la qualité des matériaux qui leur sont fournis. Les études d'ensemble seront faites au laboratoire central. Le but de cette création est évidemment, comme le demande M. le président de la commission des finances, de réduire des dépenses qui se répètent dans tous les départements.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 3170 ?...

Je le mets aux voix, avec le chiffre de 36.500.000 francs, proposé par la commission et accepté par le Gouvernement.

(*Le chapitre 3170, avec ce chiffre, est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 3180. — Musée permanent des travaux publics. — Matériel et frais de fonctionnement, 1.350.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3190. — Frais de changement de résidence, 6.714.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3200. — Loyers des bureaux et indemnité de réquisition, 18.524.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3210. — Impressions et publications autres que celles qui sont confiées à l'Imprimerie nationale, 39.500.000 francs. » (*Adopté.*)

« Chap. 3220. — Remboursements à diverses administrations, 127.239.000 francs. » (*Adopté.*)

« Chap. 3230. — Véhicules automobiles. — Achat, entretien et fonctionnement, 107.105.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3240. — Frais de missions à l'étranger, 3.040.000 francs. » (*Adopté.*)

« Chap. 3250. — Entretien des immeubles destinés aux bureaux des services des ponts et chaussées, 6.323.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3260. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires, 15.100.498.000 francs. »

La parole est à M. Pouget.

**M. Jules Pouget.** A propos de ce chapitre, je voudrais ajouter mon petit couplet à la longue complainte sur l'insuffisance des crédits et la misère des routes.

Je voudrais que le Gouvernement et, en particulier, le ministre des finances comprenne notre émotion et s'emploie à calmer nos préoccupations. Nous voudrions nous incliner devant un souci d'économie, mais nous ne pouvons pas nous incliner sans protester contre une avarice sordide. Quand on est administrateur d'une collectivité on est appelé à rogner certains crédits, on est parfois amené à opter, mais nous estimons tous que la ladrerie est une bien mauvaise gestion et qu'elle nous impose des responsabilités terribles devant nos successeurs.

Chacun de nous, lorsqu'il est administrateur d'un patrimoine, aussi bien individuel que familial ou collectif, doit avoir le souci de le garder, de le sauvegarder et de le transmettre au moins en bon état à celui qui le prendra plus tard en charge.

Nous ne pourrons plus admettre un pareil budget de pauvreté, comme on l'a dit, et nous voulons vous aider, monsieur le ministre des travaux publics, à obtenir, sur le plan gouvernemental, une distribution plus équitable et meilleure.

Vous avez dit, avec juste raison, que chacun pouvait se considérer comme lésé dans la répartition générale des crédits sur le plan local et sur le plan départemental.

Vous avez également souligné que l'évaluation des besoins — ce sont à peu près les termes que vous avez employés — ne dépendait pas uniquement de la longueur des routes, mais aussi du climat, de la nature du sol, de l'éloignement des matières premières, du relief, etc. Je me déclarerais d'accord avec vous, si vous vouliez ajouter à cette énumération l'importance du trafic et aussi peut-être la contribution fiscale de la région. Je m'excuse si je ramène ce débat à une préoccupation quelque peu régionale, mais je m'associe à mes collègues de toute la région du Nord pour vous prier de donner l'impression que nous n'avons pas été oubliés. Cette région fut, dans certaines circonstances, dans une période douloureuse, retranchée de la nation française. Non seulement elle ne faisait pas partie de la zone occupée, non seulement elle ne faisait pas partie de la zone non occupée, mais elle faisait partie de la zone bruxelloise. Nous voudrions rentrer dans le giron national et nous voudrions, par conséquent, participer à toute votre bienveillance.

Anticipant un peu sur les investissements, je voudrais vous exprimer de nouveau, comme je l'ai déjà fait, notre étonnement et notre amertume de voir la route n° 1 — Calais, Boulogne, Montreuil, Abbeville, Beauvais — oubliée dans la liste des grands itinéraires. Cependant cette route est sillonnée tous les ans par des dizaines de milliers de voitures de tourisme, par des dizaines de milliers de motocyclistes qui l'empruntent pour venir à Paris et pour sillonner ensuite toutes les routes de France. Je crois que le trafic de cette route justifie son inscription sur la liste et votre sollicitude, en raison de son intérêt économique.

Je voudrais presque ajouter un argument d'ordre sentimental, mais bien respectable. Cette route, si un jour vous la parcourez dans son entier, vous fera suivre un long calvaire douloureux, puisqu'elle est marquée par des stations telles que Calais, Boulogne, Abbeville, Poix, Grandvilliers, Beauvais, dont la situation tragique justifie peut-être un appel à votre bienveillance et lui assurera, je l'espère, votre sollicitude généreuse. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

**M. Romani.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Romani.

**M. Romani.** Mes chers collègues, en m'excusant à mon tour de donner à mon intervention une allure quelque peu régionale, je désire exposer à M. le ministre la situation des communications en Corse.

Après la décision du Gouvernement de ne pas reconstruire la voie ferrée de la côte orientale, après les propositions de la commission des économies, qui, heureusement, n'ont pas été suivies d'effet, car elles se seraient traduites par la suppression pure et simple de notre réseau ferré, je me garderai d'ouvrir un débat sur un sujet aussi brûlant.

Je tiens, monsieur le ministre, à vous rappeler qu'un des arguments mis en avant par vos techniciens pour ne pas voter les crédits de reconstruction de la voie ferrée détruite par les

Allemands, était que ces crédits seraient mieux employés à l'amélioration du réseau routier ou à la construction d'une autoroute qui remplacerait avantageusement le rail disparu.

Bien que quelque peu blasés et sceptiques sur la valeur de certaines promesses (*Sourires*) — il ne s'agit pas de vous, monsieur le ministre — nous avions pensé, étant donné les circonstances qui avaient entouré la destruction de cette voie ferrée, qu'un geste serait fait en faveur d'un département dont la cause n'a pas à être défendue.

Il n'en a rien été. Non seulement aucune allocation spéciale n'a été attribuée de ce fait, mais les 300 millions alloués l'an dernier pour l'entretien d'un réseau routier de 2.000 kilomètres, non revêtu sur le tiers de son parcours, situé en région montagneuse, sont nettement insuffisants.

Je sais très bien, monsieur le ministre, que les largesses vous sont interdites, mais, tenant pour acquis que la Corse est, parmi les départements métropolitains, celui qui a le réseau routier le plus long, le plus difficile et le plus cher à entretenir, que ce réseau routier conditionne toute la vie économique de l'île, je me permets d'insister pour qu'il soit tenu compte de ces données lors de la répartition des crédits que nous allons voter.

Et s'il était besoin d'un argument supplémentaire, m'adressant cette fois à M. le ministre du tourisme, je lui dirais que le tourisme est à peu près la seule industrie sur laquelle la Corse puisse compter et que, sans routes entretenues, on ne peut concevoir de mouvement touristique appréciable.

**M. de La Gontrie.** Aucun gouvernement n'a jamais cru au tourisme.

**M. Romani.** Vous comprenez ainsi, monsieur le ministre, toute l'importance de mon appel et je suis persuadé que vous ne le laisserez pas sans écho. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Je donne volontiers à M. Pouget l'assurance que les critères retenus pour la répartition des crédits tiennent compte de l'importance du trafic et du réseau. Il est bien évident que nous sommes obligés de faire une répartition entre les 90 départements. Les crédits étant très faibles, chaque département a l'impression que la part qui lui est faite ne correspond ni à ses droits, ni à l'importance de ses contributions.

En ce qui concerne le Nord, je signale à M. Pouget que nous avions prévu une attribution supplémentaire de crédits de 80 millions. Mais les difficultés qui viennent de se manifester, notamment sur la route de Lille à Dunkerque, entraîneront une augmentation de cette attribution qui passera de 80 à 200 millions. Nous tenons donc compte des besoins impérieux, immédiats et urgents des départements. Je donne volontiers à M. Pouget l'assurance qu'il me demande.

**M. Bernard Chochoy.** C'est le Pas-de-Calais qui nous intéresse.

**M. le ministre.** Je suis obligé de remercier M. Pouget de la sollicitude qu'il veut bien manifester pour la direction des routes en reconnaissant l'insuffisance des crédits, mais, quelle que soit l'insistance des ministres des travaux publics depuis plusieurs années pour obtenir ce relèvement, nous n'avons pu mieux faire. C'est la raison pour laquelle le projet de loi portant réforme des transports prévoit des ressources nouvelles qui seront intégralement consacrées à l'amélioration et la reconstitution du réseau routier.

A M. Romani, je réponds qu'il n'est pas juste de dire que les crédits de la Corse sont insuffisants. Lorsque je suis arrivé au ministère des travaux publics, je me suis trouvé devant une décision de la commission des économies supprimant la totalité des subventions données aux chemins de fer de la Corse. Je n'ai pas attendu d'y être invité par M. Romani pour demander à la commission de revenir sur cette décision qui, en effet, supprimait complètement le réseau ferré corse.

Mais, dans la fixation du chiffre que j'hésite à citer pour ne pas exciter la convoitise et la jalousie des représentants d'autres départements (*Rires*), je dois dire qu'il est tenu compte de la nécessité d'améliorer les routes, en liaison avec la suppression définitive de la voie ferrée détruite pendant l'occupation. Pour l'avenir, je promets à M. Romani d'examiner la situation avec beaucoup de bienveillance, afin de faire activer les travaux de revêtement, lesquels sont en retard par rapport à ceux des autres départements. (*Applaudissements à gauche.*)

**M. Symphor.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Symphor.

**M. Symphor.** Mesdames, messieurs, mon intervention se situe juste après celle de M. Romani, ce qui montre bien que, par dessus les années, le mariage de la Corse et de la Martinique continue. (*Sourires.*)

Ce n'est pas par jalousie, comme on a semblé l'insinuer pour d'autres cas, monsieur le ministre, que j'interviens, mais simplement pour confesser notre humilité. Je suis inquiet pour deux raisons. Nous sommes des parents pauvres de la nation, toujours traités avec les reliefs, non pas d'un festin, puisqu'on vient de dire que la caractéristique de ce budget est qu'il est un budget de pauvreté, mais de ce repas misérable.

Vous venez, en outre, d'aggraver mon appréhension en disant que les 15 milliards seraient répartis entre les 90 départements. Il y a là une erreur géographique, historique et administrative, car il y a plus de 90 départements. Evidemment, on disait d'habitude qu'il y en avait 90. De toutes les misères que nous signalons, je crois qu'il faut rechercher une des causes dans cette habitude. On oublie qu'il y en a maintenant 94, tant pour les prévisions de crédits que dans leur répartition.

Nous voudrions donc obtenir d'abord l'assurance que nous sommes compris dans la répartition de ces 15 milliards. Ensuite, monsieur le ministre, vous allez tenir compte de quelques principes généraux. Le premier est que depuis déjà trois ans nos routes ne sont pas comprises dans les crédits du budget général et que, par suite, elles sont dans un état lamentable, indigne d'un pays civilisé, davantage encore d'un pays français.

Le deuxième est que nous sommes un pays spécial, par sa géographie, son orographie et son climat, pays de grandes pentes et de grandes pluies, où, par conséquent, les routes exigent un entretien et une construction particuliers.

Le troisième est que notre pays est essentiellement un pays routier, comme la Corse. Il n'y a pas de chemin de fer comme en Corse. Et tout le trafic, transport des bananes, du rhum, du sucre et de la canne, se fait uniquement par voie terrestre. Notre réseau routier subit donc une extraordinaire usure.

Par conséquent, il faut, pour l'ensemble de ces raisons, qu'il bénéficie de ce libéralisme dans la pauvreté que signalait tout à l'heure un de nos collègues à la tribune.

Cette erreur de géographie déjà signalée n'est d'ailleurs qu'une préface amusée à ce discours. Je vous connais et si vous me faites une promesse, vous connaissant tel que je vous connais, je vous dis que je la considère d'ores et déjà comme un acte. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Vous comprenez, monsieur Symphor, que je n'ai pas voulu vous être désagréable quand j'ai parlé de 90 départements. Je suis déjà un vieux parlementaire et j'ai quelques chiffres dans la tête qu'il m'est difficile d'éliminer au cours de la discussion...

**M. le général Corniglion-Molinier.** Les Français ne connaissent pas la géographie. (*Sourires.*)

**M. le ministre.** ...de même que, quand je me trouve dans cette assemblée, je parle du Sénat. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

**M. Georges Laffargue.** Très bien!

**M. le président.** Monsieur le ministre, personne ne vous l'a reproché. (*Nouveaux applaudissements.*)

**M. Marrane.** M. Laffargue est vexé chaque fois qu'on parle du Sénat.

**M. le ministre.** Quant aux quatre départements qui ont été nouvellement intégrés, il s'agit de départements dont le régime est encore particulier puisqu'ils bénéficient, indépendamment des crédits qui leur sont affectés sur les quinze milliards, des crédits du F. I. D. O. M., alors que les 90 départements de la métropole, eux, n'ont pas de crédits d'investissements.

Par conséquent, le retard que je reconnais bien volontiers, qui a été en partie comblé quant à l'entretien des routes, sera, dans des délais relativement courts, rattrapé pour les gros travaux au point de rendre sans objet les critiques et les craintes que vous avez manifestées.

**M. Symphor.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Symphor.

**M. Symphor.** Nous sommes dans le vif du sujet. C'est parce que vous nous considérez comme territoires par rapport au F. I. D. O. M. que vous nous négligez comme départements et c'est parce que le F. I. D. O. M. nous considère comme départements qu'il nous néglige. (*Sourires.*)

Je vous demande d'abandonner cette attitude et de nous inscrire également dans le budget national. Je vous le demande au nom des quatre départements d'outre-mer. (*Applaudissements à gauche.*)

Avec un tel système nous n'avons ni routes, ni écoles, ni établissements de santé, ni équipement touristique. En effet on nous dit: Vous êtes inscrits au F. I. D. E. S.. Et lorsque nous allons trouver le F. I. D. E. S., celui-ci nous dit: Vous êtes départements, vous êtes de vieux pays évolués et vous ne relevez plus de notre circuit. Nous vivons dans cette équivoque à laquelle il est temps de mettre fin.

Monsieur le ministre, nous sommes départements français et je voudrais — et je parle ici, je le répète, au nom des quatre départements — que nous soyions traités d'ores et déjà sur le plan national. Vous nous donnerez ce que vous avez. Si vous nous donnez peu, nous saurons apprécier le geste que vous aurez fait, mais lorsque ce sera large et généreux, nous remercierons votre libéralisme.

**M. le général Corniglion-Molinier.** Bel optimisme!

**M. Marrane.** Il n'y a qu'à réduire les crédits de guerre.

**M. Symphor.** Nous voulons être traités de cette façon en qualité de départements français. Le F. I. D. O. M. doit accorder les crédits de complément pour nous permettre de rattraper cet immense retard dans notre équipement économique et social. Nous voulons et nous désirons formellement que les quatre départements d'outre-mer soient considérés, dans tous les budgets, au même titre que les 90 autres départements français, le F. I. D. O. M. fournissant l'appoint de ce que les budgets auront trop parcimonieusement accordés. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** J'affirme avec beaucoup de netteté à M. Symphor que les quatre départements dont il s'agit sont traités exactement comme les départements métropolitains, que dans la répartition ils ont leur part.

Mais, étant donné que nous sommes dans une période de transition, alors qu'il y a un retard considérable à rattraper, le F. I. D. O. M. continuera à donner des crédits pendant quelque temps. Si vous refusiez les crédits du F. I. D. O. M., il est incontestable que vous y perdriez, car les départements métropolitains ne bénéficient pas de crédits d'investissements.

**M. Symphor.** Je maintiens ma position.

**M. le président.** Par voie d'amendement (n° 1), MM. Demusois, Dutoit, Dupuis et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit inscrit à ce chapitre de 1.000 francs et de le ramener, en conséquence, à 15.100 millions 497.000 francs.

La parole est à M. Demusois.

**M. Demusois.** Mesdames, messieurs, permettez-moi de vous dire que mon intervention à l'occasion de cet amendement ne peut avoir le caractère d'une association au pied du mur des lamentations. (*Sourires.*) Je crois qu'il n'y a rien de plus détestable que de se lamenter. Il vaut mieux réclamer fermement et autant qu'il le faut jusqu'au moment où l'on obtient satisfaction.

En l'occurence, je dois dire que, moi aussi, je ne peux vraiment me déclarer satisfait du crédit qui est prévu au chapitre 3260.

On dit et l'on répète — on a raison de dire et de répéter — que nous avons en France un beau réseau routier. Mais quelle doit être notre préoccupation, si ce n'est de le conserver en bon état, de l'améliorer? Or, pense-t-on y parvenir avec les crédits inscrits au budget? Je réponds nettement non.

Si l'on considère ce que représentent ces crédits, c'est simple; nous sommes en fait devant une reconduction des crédits de 1950 sur 1951, compte tenu cependant que les crédits de 1950 avaient été réduits de un milliard par rapport à ceux de 1949. C'est déjà là un argument qui doit nous faire réfléchir.

Plus encore, étant donné les conditions économiques que nous connaissons tous, du fait de la politique générale suivie dans ce pays par le Gouvernement...

**M. Georges Laffargue.** Soyez prudent, monsieur Demusois!

**M. Demusois.** ...il est indiscutable — et ce n'est pas M. Laffargue, que j'écoute toujours avec attention lorsqu'il parle à la radio, qui pourra contester ce que j'avance — que nous allons vers une hausse des prix. Tout le monde en parle, tout le monde le reconnait. Or, la hausse des prix joue aussi en matière d'entretien et de réparation de nos routes et de nos ponts, ce qui signifie que, ce qui n'a pas été fait en 1950, mais qui sera exécuté en 1951, coûtera plus cher. Pourtant, les crédits d'entretien et de réparation de nos routes et de nos ports seront du même ordre de grandeur que ceux de 1950.

Il faut dire les choses comme elles sont: ou, par avance, le Gouvernement qui reconnait, comme nous, qu'il y a un beau réseau routier en France ne semble pas soucieux de le maintenir en bon état, ou bien il doit vraiment prendre en considération, non pas les lamentations, mais les revendications exprimées par le Parlement, à savoir se soucier de rétablir et de maintenir en bon état nos routes et nos ponts. Voilà le problème tel qu'il est posé.

Je veux, de ce point de vue également, ajouter que dans l'examen d'une telle question il faut peut-être apporter une attention toute particulière à certaines de nos routes et s'efforcer d'agir pour qu'elles nous assurent le plein rendement que nous escomptions. Peut-être, me dira-t-on que, moi aussi, je cède aux préoccupations régionales. (*Sourires.*)

Bien sûr, mais avec cette particularité que la région que je représente est en fait votre région à tous, parce que c'est l'antichambre qui vous permet de vous rendre à Paris. On ne vient à Paris qu'en passant par le département de Seine-et-Oise. Nous sommes heureux que de grandes routes nationales traversent notre département et assurent un trafic important, mais nous regrettons que ce trafic ne trouve pas son écoulement normal par le fait qu'il existe, ici ou là, des goulots d'étranglement — j'emploie une formule bien connue —...

**M. le général Corniglion-Molinier.** Formule à la mode!

**M. Demusois.** ...qui paralysent la circulation et qui sont aussi la cause de graves accidents.

Je veux prendre un exemple: la grande route nationale du Sud, dont on a parlé à M. le ministre des travaux publics à l'Assemblée nationale, comporte un goulot d'étranglement à Villeneuve-Saint-Georges. Qu'ils soient du Nord, du Sud, de l'Est ou de l'Ouest, plusieurs d'entre vous, j'en suis persuadé, ont eu l'occasion de passer à Villeneuve-Saint-Georges. Quand ils arrivent au delà de la gare, ils utilisent une chaussée très étroite où ils sont obligés de circuler comme ils peuvent! (*Interruptions sur certains bancs à gauche.*)

**M. Marrane.** Pour les goulots, M. Laffargue est au courant!

**M. Georges Laffargue.** Je connais même le dernier: c'est le goulot de Gottwald qui va vous étrangier! (*Rires.*)

**M. le président.** Restons à Villeneuve-Saint-Georges, je vous prie!

**M. Demusois.** Je remercie M. Laffargue de cette petite plaisanterie aimable.

**M. Georges Laffargue.** C'est au figuré, bien entendu!

**M. Demusois.** Je suis persuadé que M. Laffargue, comme tous nos collègues, considère qu'il y a, dans l'exemple de Villeneuve-Saint-Georges que j'ai cité, une situation avec laquelle il faut en finir!

**M. Georges Laffargue.** Cette situation présente cependant un avantage, monsieur Demusois. Comme, à Villeneuve-Saint-Georges, il y a une municipalité communiste — pas pour longtemps! — et que le goulot d'étranglement est juste devant la mairie, il est ainsi permis aux automobilistes de regarder les petits panneaux qui y sont installés. Alors ne protestez pas trop. (*Rires.*)

**M. Demusois.** Malgré le souci qu'il en a, M. Laffargue ne parvient guère à faire de l'esprit en la circonstance. Lorsqu'il se trouve engagé dans le goulot de Villeneuve-Saint-Georges, je doute fort qu'il puisse lire des panneaux, puisqu'il n'en existe pas à cet emplacement! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mais là n'est pas la question. Je vais donner un autre exemple en retenant l'attention de M. le ministre des travaux publics sur un autre point d'étranglement.

Nous avons, depuis peu de temps, une auto-route magnifique qui part du pont de Saint-Cloud et qui se dirige, d'une part, sur Mantes, d'autre part, sur Rambouillet. Là aussi, il s'agit d'une grande route nationale utilisée par tous. Quand on arrive à Trappes, en se dirigeant sur Rambouillet, on se trouve, là encore, devant un étranglement.

*Sur plusieurs bancs.* C'est une chausse-trape! (*Rires.*)

**M. Demusois.** C'est une vraie chausse-trape. Je vous remercie de m'avoir permis de le dire.

Faut-il rester dans cette situation? M. le ministre m'a dit: qu'évidemment, il y avait là quelque chose à faire et il m'a promis d'examiner la question. Je me permets de déclarer

tout de suite — ce qui est fort important — qu'il l'a effectivement examinée. Il m'a donné une réponse dont je ne lui fais pas grief, en me disant: « Le problème que vous posez est fort intéressant. Je ne le perds pas de vue, mais, pour le résoudre, il me faut des crédits. » (*Exclamations sur certains bancs à gauche.*)

**M. Georges Laffargue.** Le ministre n'a pu vous donner satisfaction avec des crédits que vous n'avez pas votés! (*Rires.*)

**M. Demusois.** Plutôt que la réponse du ministre, j'aurais préféré que des crédits suffisants permettent la réalisation de ces travaux!

Je veux dire que là encore, il faut peut-être que notre assemblée, comme l'Assemblée nationale, manifeste très clairement sa volonté d'en terminer sur ce point.

On parle souvent ici des touristes. J'apprécie beaucoup, en raison de ce qu'il représente pour le pays, le tourisme en France. Mais que peuvent penser de la France ces touristes lorsque, voulant se rendre dans nos départements, ils se trouvent, à certains moments, obligés de passer dans ces goulots d'étranglement que j'ai cités. Ils ne peuvent pas avoir une bonne opinion. Il faut donc en finir avec cette situatio.

Je voudrais encore, pour en terminer sur ce point, attirer l'attention de M. le ministre sur un aspect particulier de ces travaux.

D'une part, je le remercie d'avoir déclaré à nouveau ici que de tels travaux de contournement, de dégagement ou de déviation, ne doivent pas être financés par des crédits d'entretien. Nous avons eu des inquiétudes à ce sujet car, si l'on prenait sur les crédits d'entretien pour effectuer de tels travaux, il n'en resterait pas beaucoup, cela va de soi, pour l'entretien et la réparation de nos routes. Il faut donc prévoir des crédits différents.

Je profite de cette discussion pour indiquer à M. le ministre qu'il convient de s'attacher à régler un autre aspect du problème.

Faire des contournements, des déviations...

**M. Georges Laffargue.** Le mot est redoutable!

**M. Pinton.** Déviationniste!

**M. Demusois.** Ce mot n'est redoutable que si on le retourne monsieur Laffargue. Or si je le retournais ce serait contre vous; mais je ne veux pas le faire dans cette assemblée.

**M. Georges Laffargue.** Je pense à M. Magnani, en ce moment.

**M. Demusois.** Ne me faites pas dire ce que je ne dis pas.

**M. le président.** Je vous rappelle, monsieur Demusois, que vous avez la parole sur un amendement.

**M. Demusois.** Je ne l'oublie pas, monsieur le président, et je vous prie de reconnaître que je mets une grande bonne volonté à m'en tenir à mon propos.

**M. le président.** On oublie quelquefois le sujet!

**M. Demusois.** Ce n'est pas moi qui l'oublie, monsieur le président, ce sont mes provocateurs. (*Rires à gauche, au centre et à droite.*)

Je reviens au sujet, en demandant que l'on veuille bien se préoccuper de ces travaux particuliers du point de vue des immeubles qui pourraient être expropriés, voire détruits, ce qui poserait nettement la question non pas du logement, mais du relogement de leurs occupants actuels.

Les populations d'une localité que je pourrais donner comme exemple, s'intéressent à une de ces déviations. Elles voudraient bien qu'elle puisse être réalisée rapidement, mais elles nous disent: attention, faites en sorte que le résultat ne soit pas que nous soyons privées de logements. Il faut se soucier, avant de détruire nos logis, de nous remettre en place.

Je ne crois pas que ce problème ait été vraiment étudié; c'est pourquoi je demande à M. le ministre d'y veiller particulièrement. Tel est l'objet de l'amendement que j'avais déposé. Monsieur le président a déclaré qu'il avait une valeur indicative. Je pense que M. le ministre voudra bien me dire s'il entend ou non prendre quelque peu en considération les observations que j'ai formulées. De sa réponse, dépendra le sort que je réserverai à mon amendement. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

*

**M. le ministre.** Une fois n'est pas coutume: je suis entièrement d'accord avec M. Demusois. (*Rires et applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

**M. Pinton.** C'est dangereux pour M. Demusois!

**M. le président.** C'est une rencontre, ce n'est pas une collision. (*Nouveaux rires.*)

**M. le ministre.** M. Demusois a protesté contre l'insuffisance des crédits qui nous ont été alloués pour l'entretien des routes. Pour montrer à M. Demusois que je n'ai pas attendu sa question pour donner mon accord à ce sujet, je vais lui lire quelques lignes de la déclaration que j'ai faite le 19 décembre à l'Assemblée nationale:

« La commission des finances agirait sagement en s'efforçant d'obtenir l'augmentation des crédits d'entretien. En effet, l'entretien des différents ponts et routes a été différé pendant la période d'occupation et nous arrivons à la limite de résistance de notre réseau routier. Les économies faites sur les frais d'entretien risquent fort de se traduire demain par de très importantes dépenses de réfection ».

**M. Demusois.** Je l'ai déjà lue!

**M. le ministre.** Sur ce plan, je donne à M. Demusois mon accord total.

En ce qui concerne Villeneuve-Saint-Georges et Trappes, je sais que les populations s'inquiètent; elles s'impatientent de ne pas voir aboutir des travaux dont l'étude est achevée et pour lesquels la décision d'engager les crédits a été prise.

Un malaise est ainsi créé, je le reconnais; mais, je le rappelle, le projet de loi que j'ai déposé sur la réforme des transports nous donnera, s'il est adopté, les ressources nécessaires à l'amélioration des routes.

**M. Demusois.** Il subsiste un certain malaise que j'ai déjà eu l'occasion d'évoquer ici. J'ai lu, monsieur le ministre, vos déclarations à l'Assemblée nationale et je ne suis pas surpris que vous ayez bien voulu en donner une nouvelle lecture, mais ce qui nous gêne, c'est que l'on semble dire à l'opinion publique: « Si vous n'avez pas satisfaction, c'est parce que le Parlement ne nous donne pas les crédits que nous demandons ». Voyez-vous, mes chers collègues, j'ai déjà essayé de rétablir la vérité. Je répète qu'à mon sens, puisqu'aussi bien c'est le Gouvernement qui a l'initiative de la présentation des crédits qu'il demande au Parlement de voter, nous n'avons pas — et ici surtout — la possibilité de modifier, sauf pour faire certaines économies, les dispositions de ces chapitres budgétaires. Comment voulez-vous, dans ces conditions, qu'il nous soit possible de vous donner l'accord que vous demandez?

Ne serait-il pas préférable que le problème, examiné par le Gouvernement, ait retenu toute l'attention de celui-ci en raison de son importance, et qu'il nous propose non pas des crédits insuffisants, mais des crédits qui correspondraient à tout le moins au minimum indispensable d'une année budgétaire.

Il nous faudrait par exemple, pour 1951, 5 milliards de plus. Je conçois bien que ce ne sont pas les commissions parlementaires, et certainement pas la commission des finances du Conseil de la République, qui peuvent, sous une forme quelconque, inscrire ces 5 milliards de francs. Elles n'en ont pas le droit.

L'Assemblée nationale peut examiner les crédits. Mais si elle avait été saisie de propositions budgétaires comportant les crédits pour un minimum indispensable, c'est-à-dire par exemple ces 5 milliards supplémentaires dont je parlais, je suis persuadé, en raison du sentiment qui s'est dégagé tant à l'Assemblée nationale qu'au Conseil de la République, qu'il n'y aurait pas d'opposition, que ces crédits seraient accordés, et que vous auriez, monsieur le ministre, au moins les moyens de réaliser.

En tout cas, nous devons constater que ces crédits ne sont pas demandés, et que des difficultés d'ordre technique, sur le plan parlementaire, nous interdisent de vous donner satisfaction.

Si nous n'y prenons garde, on ira devant l'opinion publique en lui disant: si nous ne donnons pas satisfaction à vos demandes, c'est parce que le Parlement ne nous accorde pas les crédits.

On rejettera sur nos épaules des responsabilité qui ne sont pas les nôtres.

C'est la raison pour laquelle j'ai tenu à donner cette précision au Conseil de la République.

**M. de La Contrie.** Conclusion: il faut modifier la Constitution!

**M. Marrane.** Il faut changer le Gouvernement!

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu?

**M. Demusois.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 3260 au chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 3260 *est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 3270. — Entretien des routes du domaine de Chambord, 4.560.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3280. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations ordinaires, 2.589.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3290. — Ports maritimes. — Entretien et réparations ordinaires, 1.645.998.000 francs. »

La parole est à M. Pouget.

**M. Jules Pouget.** Mesdames, messieurs, je voudrais apporter la même précision que tout à l'heure. Là aussi, monsieur le ministre, j'ai la conviction que le crédit est insuffisant.

Je dois m'associer aux observations présentées par certains de mes collègues, en particulier, par M. Demusois, qui a regretté qu'on ne nous propose pas les crédits substantiels que nous serions prêts à voter. Car, enfin, le contribuable admet l'effort fiscal, à condition qu'il y ait une contre-partie en services rendus.

**M. Marrane.** Très bien!

**M. Jules Pouget.** Par conséquent, dans la mesure où le Gouvernement, le ministère des travaux publics, nous soumet un crédit qui présente cette contre-partie, je crois que le Conseil de la République le votera volontiers.

Je dois signaler aussi la misère de ces ports que vous connaissez, aussi bien des grands ports comme celui que je représente, le grand port de Boulogne, que celui de la pêche artisanale d'Etaples où nous voyons également des misères. Nous nous demandons si, après les destructions et avec l'insuffisance de crédits, vous arriverez tout de même à rendre à ces ports la vitalité et l'importance qu'ils doivent avoir. Je vous demande, par conséquent, pour l'avenir, de nous présenter des crédits suffisants.

J'ajouterai, à ce propos, que je manifeste une certaine inquiétude. Vous avez déclaré tout à l'heure que vous présenteriez un jour des propositions de taxes et que ces taxes seraient affectées à ce moment-là à l'amélioration des routes.

Prenez garde et veillez à ce que le ministère de la rue de Rivoli ne vous donne satisfaction que momentanément, et qu'à un prochain budget, par un tour de passe-passe, il ne s'attribue ces taxes qui vous étaient affectées, et qui doivent légitimement vous revenir!

**M. Marrane.** Très bien!

**M. Jules Pouget.** C'est une attitude constante et je voudrais par conséquent que nous y veillions.

Monsieur le ministre, je vous fais confiance pour appuyer ces désiderata auprès de ceux dont vous êtes solidaire. N'hésitez pas à mendier. Nous nous associons à vous dans cette mendicité pour la répartition des crédits en faveur de ceux qui vous intéressent.

**M. Marrane.** C'est bien imprudent!

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Nous avons demandé pour les ports une somme de deux milliards et demi environ, et il nous a été accordé 1.646 millions, ce qui nous oblige à être fort économes dans l'exécution des travaux d'entretien des ports. Cependant, je dois dire à M. Pouget que si l'on voulait vraiment obtenir des crédits suffisants pour les travaux d'amélioration et d'entretien des ports, il serait indispensable que tous les ports des côtes ne présentent pas des projets de développement qui dépassent non seulement les possibilités de construction, mais aussi les besoins.

Nous avons reçu depuis trois ou quatre ans des chambres de commerce maritimes et des municipalités des villes côtières des demandes de crédits quelque peu exagérées, chacun désirant devenir un port important.

Il est bien évident que cette pression constante auprès du ministère des travaux publics entrave notre action auprès du ministère des finances chaque fois que nous demandons des crédits.

Tout à l'heure, vous avez fait allusion au danger que nous courons lorsque nous obtenons du ministère des finances l'affectation de taxes.

Vous avez dit à ce propos: « Méfiez-vous! On peut vous accorder une année cette affectation, mais vous la retirer l'année suivante. »

Je tiens à bien préciser à M. Pouget que le projet prévoit, par la loi même, l'affectation en totalité. Il est également prévu que l'affectation, en cas de dépassement dans les recettes envisagées, se fera simplement par décret.

Par conséquent, sur ce point-là, vous pouvez avoir tous apaisements, car le ministre des finances, s'il détournait ces crédits de leur affectation, risquerait la comparution devant la cour de discipline budgétaire.

**M. le président.** Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 3290 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 3290 *est adopté.*)

« Chap. 3300. — Etablissements de signalisation maritime de la métropole. — Fonctionnement et réparations ordinaires, 537 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3310. — Etablissements de signalisation maritime des territoires d'outre-mer. — Fonctionnement et réparations ordinaires, 99.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

*6e partie. — Charges sociales.*

« Chap. 4000. — Prestations familiales, 3.375.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4010. — Allocations de logement et primes d'aménagement et de déménagement, 15 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4020. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de la sécurité sociale. » — (Mémoire.)

« Chap. 4030. — Œuvres sociales, 59.438.000 francs. » — (*Adopté.*)

*7e partie. — Subventions.*

*a*) Subventions.

« Chap. 5000. — Participation de la France aux dépenses d'organismes internationaux intéressant le ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, 10.020.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5010. — Remboursement forfaitaire des frais du service des examens du permis de conduire, 109 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5020. — Subvention pour le fonctionnement des postes de secours sur route, 279.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5030. — Participation forfaitaire à l'entretien des chaussées des routes nationales de Paris, 200 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5040. — Subvention pour le fonctionnement des organismes de tourisme, 695 millions de francs.

Sur ce chapitre, la parole est à M. Pouget.

**M. Jules Pouget.** Le chapitre 5040 concerne les subventions pour le fonctionnement des organismes de tourisme. Si j'interviens sur ce chapitre, c'est non pas seulement à titre personnel, mais, parce que la commission des travaux publics et des transports m'en a donné la mission.

Le tourisme, on l'a dit, est important. Il est une industrie vitale. Je ne renouvellerai pas ici les développements que vous avez suffisamment entendus puisque, au cours d'une question orale largement traitée, nous avions exposé, à votre prédécesseur, M. Chastelain, quelle était notre opinion. Nous avions formulé des suggestions. Nous avions eu le plaisir de voir le Conseil de la République adopter à l'unanimité notre proposition de résolution.

Monsieur le ministre du tourisme — permettez-moi de vous appeler ainsi en ce moment — nous nous préoccupons parfois de savoir si cette industrie recueillera les appuis que lui doivent non seulement son importance mais en même temps les déclarations formelles qui ont été déjà faites. Nous pourrons en parler un jour à propos des investissements. Nous apprenons parfois que des crédits qui nous avaient été affectés nous sont enlevés pour être portés sur une autre industrie sans doute méritoire. Mais il est dangereux d'opposer les industries vitales les unes aux autres et, comme l'a fait dernièrement le Gouvernement, de piller le tourisme au profit de l'agriculture, alors qu'il aurait très bien pu prendre des mesures différentes.

Le tourisme est un tout. Je voudrais, par conséquent, que vous l'envisagiez, que vous le traitiez, que vous le développiez, que vous l'équipiez, car il appartient à tout le monde. Nous sommes les premiers à déplorer que l'on ait créé un jour un tourisme nouveau, « le tourisme populaire », parce que pour nous il n'y a qu'un seul tourisme: il y a des sites, des stations, des plaisirs et des joies qui sont offerts à tout le monde.

Nous voudrions vous dire aussi que dans notre esprit, en ce qui concerne le tourisme, nous voyons là une association intime avec le thermalisme. Or, le thermalisme représente une richesse immense pour la France, car aucune nation au monde, je crois, ne présente une gamme aussi variée et autant à la portée de tous, des petits, des moyens et des grands, pour le rétablissement de leur santé. Parfois même, des chefs d'Etat étrangers souffrants pourraient retrouver en France cet équipement et cette possibilité de guérison que certains puissants de chez nous vont chercher ailleurs.

Je voudrais donc, monsieur le ministre, au moment où vous envisagez une refonte du système, vous demander de vous inspirer de l'exemple qui a été donné par la plupart des activités aussi bien que des représentants élus.

Je vous remercie aujourd'hui d'avoir songé à nous consulter parfois pour vous orienter ou peut-être pour prendre la décision la meilleure. Vous avez à arbitrer entre des besoins, entre des crédits. Vous disposez, actuellement, de plusieurs organismes. Il y a eu des propositions de suppression et même des décisions de suppression du commissariat général du tourisme. Je me permets de vous dire maintenant qu'il ne faut tout de même pas accabler ceux dont on a reconnu et dont on a constaté les efforts; il faut leur maintenir, non seulement peut-être le titre, mais au moins le prestige indispensable à leur mission.

Il y a eu aussi dans l'histoire touristique des dernières années des efforts constants pour amener une entente. Vous me permettrez de citer une petite histoire que j'ai pu mieux connaître, mieux apprécier pour y avoir été intimement lié.

Je crois que vos organismes officiels, malgré tous les résultats heureux obtenus, malgré tous les mérites que nous leur reconnaissons, n'auraient pas pu obtenir le résultat actuel, n'auraient pas pu détruire les préjugés défavorables, n'auraient pas pu créer cette cohésion des divers organismes si nous ne leur avions pas apporté notre concours et si nous n'avions pas constitué ce comité des activités professionnelles, des représentants élus et des usagers du tourisme, qui, je crois, a rendu de grands services et qui était couronné tous les ans par un congrès dont vous avez peut-être lu les travaux et dont vous avez peut-être apprécié les mérites. Vous avez ensuite, sur le plan gouvernemental, couronné ce comité par la constitution d'un centre national du tourisme. Ce centre national du tourisme doit recevoir une mission et doit en même temps connaître une limitation de ses activités. Il y a là une question très délicate. Je vous en supplie, il ne faut pas que nous arrivions, ainsi que le disait mon éminent collègue de l'Assemblée nationale M. Médecin, à ce chevauchement tendant à provoquer une paralysie partielle. Il faut que vous déterminiez exactement les attributions pour connaître exactement ce que l'un peut faire, ce que l'autre doit faire et en quoi l'un doit être subordonné à l'autre.

Je vous prie, en tout cas, dans ce centre national du tourisme, de veiller à ce que les activités professionnelles collaborent avec les représentants élus sans esprit de domination. C'est pour cela que vous ne vous étonnerez pas, alors, que le président de l'association des stations françaises vous demande de faire la part légitime qui est due à ces représentants élus, car même dans l'histoire du tourisme, pour notre équipement, ils ont joué leur rôle et beaucoup peut-être devront figurer au palmarès que d'autres revendiquent.

Je voudrais vous demander, par conséquent, de tenir compte de notre suggestion, votée dans notre dernier congrès, de nommer enfin des représentants des maires — j'espère que cela ne tardera pas, je vous fais confiance — et en même temps de leur associer des représentants des présidents des conseils généraux.

Nous vous demandons de vous associer à toutes ces activités, à tous ces usagers, non pas pour nous opposer, mais peut-être pour mieux nous harmoniser et pour mieux réussir. (*Applaudissements sur de nombreux bancs à gauche, au centre et à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des finances.

**M. le président de la commission des finances.** Mesdames, messieurs, il n'apparaît pas, d'après le texte qui est distribué, que l'Assemblée nationale ait apporté des modifications à ces crédits destinés au tourisme.

Cependant, l'Assemblée nationale, après les interventions d'un certain nombre de nos amis, MM. Médecin, Gozard, Pineau et autres, a changé le contenu du chapitre. Cela — je le répète — n'apparaît pas dans le texte qui vous est soumis, mais je tiens à signaler au Conseil de la République qu'à la demande de ceux de nos collègues députés qui s'intéressent le plus au tourisme, on a augmenté dans des proportions sensibles les sommes affectées aux syndicats d'initiative. Tout le monde connaît le rôle des syndicats d'initiative. Il est inutile que j'insiste pour indiquer que le Conseil de la République se réjouira de cela et qu'il tient à marquer son accord total à M. le ministre pour soutenir l'effort des syndicats d'initiative.

En second lieu, on a établi une ligne spéciale pour les crédits destinés au centre national du tourisme. La commission des finances est également tout à fait d'accord avec la répartition nouvelle par lignes du chapitre 5040 qui a été ainsi déterminée par l'Assemblée nationale.

Je tenais à le souligner pour indiquer que nous nous associons d'une façon totale aux demandes exprimées à l'Assemblée nationale et que, si nous n'avons pas rappelé dans le rapport de la commission des finances ces modifications, c'est qu'en réalité nous sommes en plein accord avec ces demandes. Nous insistons donc auprès de M. le ministre du tourisme pour qu'il fasse appliquer strictement les mesures qui ont été demandées par nos collègues qui s'occupent du tourisme à l'Assemblée nationale. (*Applaudissements à gauche.*)

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Je remercie M. le docteur Pouget de me donner l'occasion de fournir au Sénat quelques chiffres en faveur des résultats obtenus par le tourisme.

Tout à l'heure, M. de La Gontrie disait: pas un gouvernement ne croit au tourisme. Eh bien! je tiens à dire que le gouvernement auquel j'ai l'honneur d'appartenir croit au tourisme. Même s'il n'y croyait pas, les chiffres que je vais vous donner seraient de nature à le convaincre que, comme le disait M. Pouget tout à l'heure, le tourisme est une des industries nationales les plus prospères.

En 1929, le nombre des touristes étrangers en France a été de 1.910.000. En 1938, ce chiffre n'était que d'un million. En 1950, le chiffre des touristes venus en France a été de 3.020.000. Les dépenses des touristes étrangers en France ont été en 1929 de 390 millions de dollars; en 1938, de 60 millions de dollars, et, en 1950, de 350 millions de dollars.

Parmi toutes les prévisions du plan Monnet, je crois que les prévisions qui ont été faites par le plan en matière de tourisme sont les seules qui soient très près des chiffres qui avaient été établis. Nous en sommes actuellement aux sept-huitièmes des objectifs fixés par le plan Monnet pour 1952.

En ce qui concerne le chevauchement dont parlait tout à l'heure M. Pouget, faisant allusion à une intervention de M. Médecin, je donne l'assurance au Sénat qu'en plein accord avec les parlementaires spécialisés dans les questions de tourisme, maires de grandes villes touristiques, maires de stations balnéaires ou climatiques, et avec les représentants de l'hôtellerie, c'est-à-dire avec les professionnels, nous avons été conduits — et ce désir est sur le point de s'établir dans les textes — à organiser différemment et à coordonner l'action de la direction générale du tourisme et du centre national du tourisme.

Je vous donne l'assurance qu'avant la fin du mois la question sera tranchée définitivement et que des maires de villes touristiques feront partie de l'organisation ainsi que des représentants des différentes organisations professionnelles.

Pour bien montrer que les critiques que l'on formule à longueur de journée ne sont pas fondées — il suffirait d'ailleurs de répéter les chiffres que je viens de signaler — je fais observer que le Conseil de la République a envoyé au mois de septembre une délégation de ses membres aux Etats-Unis et que, dans le rapport qui a été fourni, je lis: « Nos observations personnelles et l'étude des documents permettent de tirer deux conclusions particulièrement importantes. La propagande touristique française s'est révélée en 1950 très efficiente, certes », et l'on ajoute: « C'est relativement la moins coûteuse », par rapport aux autres nations touristiques.

Par conséquent, à l'appui de ce que je viens de dire, l'affirmation donnée par des membres de cette assemblée, parmi lesquels figurent des spécialistes des questions touristiques, tels que le docteur Dubois, M. de Gracia, et différents autres sénateurs, montre que le tourisme, malgré l'insuffisance des crédits qui lui sont accordés, est une administration vivante et que les mesures qui ont été prises jusqu'à présent sont efficientes.

Je me permets de donner d'autres chiffres qui confirment ce que je viens de dire. Ce sont les chiffres de la publicité qui a été faite. Alors que le nombre de brochures et dépliants distribués dans le monde entier était de 375.000 en 1946, de 3 millions 485.000 en 1947, de 3.320.000 en 1948 et de 3.292.000 en 1949, il est passé à 11.921.000 en 1950.

Les personnes qui sont tentées d'être sévères sur l'activité et l'organisation de la direction générale du tourisme doivent, par ces chiffres, facilement reconnaître que leurs critiques ne

sont pas fondées. Au reste, le chiffre des devises laissées en France, en 1950, par les touristes étrangers, les 122 milliards dont parlait tout à l'heure M. Lamarque, prouvent que non seulement le nombre des visiteurs a été élevé, mais que l'aide apportée à l'économie générale est incontestablement très efficace. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jules Pouget.

**M. Jules Pouget.** Je ne voudrais pas, après la réponse de M. le ministre, que l'on puisse croire que j'avais élevé des critiques personnelles auxquelles il répondait.

**M. le ministre.** Ce n'est pas vous.

**M. Jules Pouget.** Je me suis trop félicité d'une collaboration étroite avec vos services et j'ai une trop grande part de responsabilité dans le centre national du tourisme pour m'être interpellé ou critiqué moi-même.

Je demande simplement que cet esprit de compréhension et collaboration étroite soit entretenu et développé, que tous les organismes officiels ou officieux participent à cette activité et à ces résultats.

Je voudrais cependant, monsieur le ministre, vous demander d'étudier une question qui me paraît assez délicate. Il y a un projet, et même une décision du ministère des finances d'imposer la taxe sur le chiffre d'affaires à toutes les associations touristiques. Je comprends que l'on impose la taxe sur le chiffre d'affaires aux associations qui se livrent vraiment à un acte commercial, mais en général, ces associations, sous réserve de l'élimination de quelques-unes qui cherchent à profiter de cette exonération et qui sont vraiment commerciales, sont intéressantes et rendent service à ce tourisme général, à ce tourisme social — je préfère l'appeler ainsi plutôt que « populaire » — et elles ont besoin d'être soutenues pour mieux apporter leur contribution à l'intérêt général.

Je demande qu'il y ait une étude très attentive de cette question pour que nous ne voyions pas des associations désintéressées exposées à se voir réclamer des sommes considérables. Sinon nous serions fondés alors à dire au ministère des finances, au ministère du tourisme: « Vous êtes des plaisantins, car vous donnez 12 millions de subvention à ces associations pour leurs frais de fonctionnement et vous leur demandez le lendemain cent ou deux cents millions de taxes sur le chiffre d'affaires. Cela paraîtrait par trop étrange!

**M. le ministre.** Je serais navré si M. Pouget considérait que les paroles que j'ai prononcées tout à l'heure s'adressaient à lui-même. J'ai bien précisé, en prenant la parole, que je remerciais le docteur Pouget de me donner l'occasion de fournir quelques explications, et je suis au contraire trop heureux de lui dire combien j'apprécie la collaboration qu'il apporte au service du tourisme, et de le remercier de l'influence très heureuse qu'il exerce et de la compétence qu'il apporte.

En ce qui concerne la taxe dont il redoute l'application, je tiens à dire qu'aucune décision n'a été prise, mais qu'il y a eu simplement une enquête faite. Sur ce point-là, qu'il me permette de lui dire que je partage sa manière de voir et que je ferai tous mes efforts pour la faire triompher. (*Applaudissements sur de nombreux bancs à gauche.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 5040 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 5040 est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 5050. — Subvention à la Société française de navigation danubienne. » — (Mémoire.)

« Chap. 5060. — Subventions aux ports autonomes, 190 millions de francs ». — (*Adopté.*)

« Chap. 5070. — Participation de l'Etat aux dépenses du personnel de la voirie départementale de la Seine, 88 millions 840.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5080. — Insuffisance d'exploitation des chemins de fer secondaires d'intérêt général, 145 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5090. — Insuffisance du produit de l'exploitation des chemins de fer concédés, placés sous séquestre ou frappés de déchéance et des chemins de fer d'intérêt général exploités en régie, 260.500.000 francs. »

La parole est à M. Romani.

**M. Romani.** Vous ne serez pas surpris, monsieur le ministre, qu'après mes collègues de l'Assemblée nationale je vienne, à mon tour, vous demander de reconsidérer la décision prise par la Société nationale des chemins de fer français de fermer ses chantiers d'exploitation de traverses de Propriano.

Pour l'avoir étudié vous-même, vous connaissez le problème, monsieur le ministre, sur le plan des rapports de vos services, mais aussi en fonction des comptes rendus de l'administration locale et de nos propres déclarations. En bref, il s'agit de savoir si, du jour au lendemain, du fait de la fermeture des chantiers où se trouvait leur gagne-pain, huit cents ouvriers et leurs familles seront jetés sur le pavé sans espoir de reclassement, et sans possibilité de percevoir l'allocation de chômage, qui n'existe pas dans notre département. Sans doute allez-vous m'objecter que, par suite du prix de revient très élevé des traverses, l'exploitation des chantiers n'est pas rentable, et qu'une politique sévère d'économie vous impose de faire de leur fermeture un devoir. A quoi je répondrai, monsieur le ministre, qu'on pourrait réduire ce déficit à l'extrême, d'une part en exerçant un contrôle plus sévère sur les erreurs et les fautes qui en sont en partie la cause et, d'autre part, en limitant l'exploitation aux traverses de pin dont le prix de revient se révèle acceptable. Quant aux économies qui pourraient en résulter, je pense que, tout compte fait, elles ne trouveraient pas leur place dans cette politique de large compréhension humaine et sociale qui doit être celle du Gouvernement.

Vous répondiez, il y a quelques jours, à l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, à une question qui vous était posée, que vous alliez demander à la Société nationale des chemins de fer français de surseoir à l'arrêt de travail pour permettre la continuation des pourparlers engagés en vue de la constitution d'une société d'économie mixte.

Ces conversations ne me paraissent pas devoir aboutir aux résultats escomptés. C'est pourquoi je vous demande s'il ne serait pas plus expédient de revoir ce problème sur la base de la seule exploitation des résineux dont la Société nationale des chemins de fer français a le plus grand besoin.

D'une étude toute récente qui vous a été communiquée, il résulte que le prix de revient des bois de pin de Corse d'excellente qualité serait de 14.000 francs le mètre cube, rendus wagon Marseille, ce qui les mettrait ainsi à parité avec les pins d'Europe centrale et à meilleur marché que les pins du Nord.

Ainsi donc, monsieur le ministre, deux solutions s'offrent à vous pour éviter une décision génératrice de misère, dans toute la région du Sud de l'île, et sans que, pour autant, les finances de la Société nationale des chemins de fer français en soient obérées. C'est la raison pour laquelle je vous demande, ainsi que l'a déjà fait mon ami Gavini à l'Assemblée nationale, d'examiner avec la bienveillance que je vous connais et que mérite la population de Propriano la possibilité de maintenir le chantier ouvert jusqu'à l'adoption définitive d'une des mesures soumises à votre examen. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche et au centre.*)

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** S'il ne s'agissait que de bienveillance, monsieur Romani, soyez sûr que cette question serait réglée rapidement. Malheureusement, je suis beaucoup plus riche de bienveillance que de crédits. (*Sourires.*)

**M. de La Gontrie.** La formule est heureuse.

**M. le ministre.** La question de Propriano est extrêmement simple. Pendant la période de pénurie, la Société nationale des chemins de fer français a été amenée à organiser l'exploitation des pins de Propriano pour fabriquer des traverses de chemin de fer. Chacun de vous sait que les traverses sont fabriquées en chêne ou en hêtre et que l'utilisation du pin a été un pis-aller.

Cette exploitation s'est révélée ruineuse au point de vue des prix de revient. Vous savez que le prix de revient des traverses, à Propriano, était de l'ordre de 1.200 francs, alors que le prix d'achat, en France continentale, de traverses convenant aux besoins de la Société nationale des chemins de fer français, ayant les propriétés requises, n'était que de 550 à 600 francs. L'exploitation de Propriano a coûté, jusqu'à présent, à la Société nationale des chemins de fer français, 800 millions de francs de déficit.

Il est bien évident que l'on ne peut pas continuer à acheter 1.200 francs ce que l'on trouve à 550 ou 600, surtout si le produit a des qualités meilleures. Par conséquent, une décision de fermeture a été prise il y a plus d'un an. Ce n'est que sur l'intervention des parlementaires du département, qui ont fait valoir le problème social que posait cette fermeture, et c'est parce que ce côté social de la décision de la Société nationale des chemins de fer français ne nous a pas échappé, que nous avons décidé, définitivement, de fermer l'exploitation de Propriano le 31 décembre 1950.

Pour montrer qu'en effet, quand il s'agit de bienveillance, nous savons aller quelquefois au delà de l'équilibre des chiffres, nous avons décidé de surseoir à cette fermeture jusqu'au 28 février, sur la promesse qui nous a été faite que, d'ici cette date, les pourparlers engagés pour constituer une société privée d'exploitation, pour obtenir du ministre de l'agriculture le rétablissement d'une subvention de deux cents francs par traverse ou pour chercher à placer le personnel dans les organisations et les exploitations agricoles seraient menés à bien.

Nous avons accepté de surseoir, mais aujourd'hui l'on vient nous dire: aucun de ces pourparlers n'a abouti. Je ne veux pas dire qu'aucune négociation n'ait été poursuivie, mais aucune n'a abouti. Et l'on nous demande: « Un quart d'heure, monsieur le bourreau! ».

Je le veux bien, mais il faut que le département de la Corse s'organise pour constituer une société d'exploitation, que le préfet prenne les dispositions nécessaires en ce qui concerne le personnel, pour ne pas laisser à la Société nationale des chemins de fer français l'obligation de se transformer en une sorte de bureau de bienfaisance ou en une institution de charité économique, puisque l'on refuse de compenser les millions qu'on lui reproche d'avoir dépensés en maintenant des exploitations qui sont hors de proportion avec les services rendus.

Vous me disiez, il y a un instant, que l'exploitation du pin, des résineux de Corse pouvait être utilisée par la S. N. C. F. à d'autres besoins que les traverses. C'est exact. Mais ce n'est pas à la S. N. C. F. à se transformer en exploitation forestière. La S. N. C. F. a un objet social, un objet d'exploitation qui est celui du transport. Il ne faut pas lui reprocher de ne pas se livrer à certaines exploitations et ensuite lui reprocher de faire un métier qui n'est pas le sien.

Elle a décidé de se cantonner dans l'exploitation des chemins de fer et d'acheter ce que l'industrie privée peut produire dans des conditions meilleures. C'est la raison pour laquelle je ne puis prendre l'engagement de proroger au delà du 28 février la décision que j'avais prise lors de la discussion du budget à la fin du mois de décembre.

Je demande donc à M. Romani de vouloir bien poursuivre très activement, d'ici la fin du mois, ces pourparlers qui sont en cours et d'indiquer au préfet que la S. N. C. F. apportera, dans des conditions exceptionnelles, le matériel et les installations de Propriano au nouvel organisme qui sera créé pour lui succéder. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5090, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 5090, avec ce chiffre, est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 5100. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, 17.099.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 2), MM. Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit inscrit à ce chapitre de 1.000 francs et de le ramener, en conséquence, à 17.098.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

**M. Dutoit.** A l'occasion de ce chapitre, je voudrais poser quelques questions à M. le ministre en ce qui concerne la retraite des petits cheminots, problème qui a déjà été évoqué tout à l'heure par M. le rapporteur de la commission des finances. Je voudrais lui demander, en effet, quand il compte prendre le décret d'application de la loi du 20 août 1950, loi qui a été votée à l'unanimité par l'Assemblée nationale et dont le décret aurait dû intervenir dans un délai de trois mois, c'est-à-dire depuis novembre 1950.

Pourquoi ce retard ? Pour quelles raisons le ministre des transports se refuse-t-il à appliquer une loi votée par le Parlement ? Veut-il une fois de plus faire la démonstration qu'en régime capitaliste seuls les intérêts du patronat méritent de retenir l'attention d'un ministre ?

**M. Aubert.** Assurément non!

**M. Dutoit.** Cette façon de faire illustre, à mon avis, votre régime. Il suffit que les patrons des transports routiers fassent, comme en 1938, opposition à l'application de la loi du 20 août 1950, pour que le ministre ne prenne pas le décret d'application. Nous savons très bien que les transporteurs routiers sont systématiquement opposés à cette loi favorable à leur personnel, mais qui coûtera auxdits transporteurs une cotisation supplémentaire de 3 p. 100 sur les salaires.

Je le répète, le 17 juin 1938, déjà, le Parlement s'est prononcé en faveur de l'application de la loi de 1922 au personnel des transports routiers. Et, pour ne pas payer les 3 p. 100 de cotisation supplémentaires, le patronat des transports fit opposition à cette loi du 17 juin 1938. Il fut débouté, d'ailleurs, par un arrêté du conseil d'Etat.

D'autre part, en 1936, je rappelle qu'un accord entre patrons et employés des entreprises routières avait admis pour ces derniers le principe de l'affiliation à la caisse autonome. Les patrons transporteurs n'ont jamais respecté leur signature et nous étions en droit d'espérer que la loi du 20 août 1950 les mettrait dans l'obligation de s'affilier à la C. A. M. R.

La puissance des transporteurs routiers est-elle donc si forte qu'elle leur permet de tenir le Parlement en échec ? Ce que nous demandons à l'assemblée, en se prononçant sur notre amendement, c'est d'indiquer que la loi est égale pour tous. Le groupe communiste, à cette occasion, demande un scrutin. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre.** Je répondrai à M. Dutoit que le fait que la loi ne soit pas appliquée n'est pas la démonstration de la subordination du ministre des travaux publics à des organismes capitalistes, mais simplement la démonstration de l'erreur qui a été commise en votant avec précipitation une loi insuffisamment étudiée. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Si la loi du 20 août n'a pas été appliquée, c'est qu'elle s'est révélée inapplicable. Je tiens à préciser avec force que les transporteurs, dont j'ignore complètement la puissance, ne font pas la loi au ministère des travaux publics et que personne ne nous empêchera, lorsqu'une loi aura été votée, d'en ordonner l'application.

Pourquoi cette loi n'est-elle pas appliquée ? C'est qu'au moment de rédiger les décrets d'application, nous nous sommes aperçus qu'il y avait dans le texte de multiples contradictions et des obscurités qui nous ont contraint de consulter le Conseil d'Etat, dont l'avis nous est parvenu seulement hier soir. La loi devra être revisée pour être rendue applicable.

**M. le général Corniglion-Molinier.** C'est une nouvelle navette!

**M. le ministre.** Voilà quelques-unes des difficultés qui se sont présentées. La loi exclut de son champ d'application non seulement les transports privés, mais aussi les transports publics n'ayant pas un caractère régulier; il est donc indispensable de définir le caractère du transporteur régulier, surtout en matière de transport de marchandises.

D'autre part, le régime de la sécurité sociale fonctionne suivant le système de la répartition, c'est-à-dire qu'il règle les retraites avec les cotisations courantes. Il ne peut donc être astreint à aucun remboursement de cotisations au profit de la C. A. M. R. Par conséquent, celle-ci devrait supporter la totalité de la charge des retraites sans ressources correspondantes équivalentes, alors qu'elle est déjà fortement déficitaire.

Dans ces conditions, l'équilibre financier imposé par la loi ne pourrait être réalisé et, alors que le Parlement a voulu aller au secours de la caisse de retraite des petits cheminots, la mise en vigueur du texte actuel aggraverait, au contraire, le déficit.

Enfin, le sort des cadres ne peut être dissocié de celui de l'ensemble du personnel routier. Aucun droit d'option ne peut leur être ouvert entre le régime de la convention collective du 14 mars 1947, qui est le plus favorable, et le régime de la C. A. M. R. qui les lèserait certainement.

En d'autres termes, si les cadres étaient, purement et simplement, affiliés à la C. A. M. R., les avantages qu'ils ont à la caisse des cadres et pour lesquels ils ont cotisé, seraient perdus pour eux. Ils ont donc élevé une protestation, dont il n'est pas possible de ne pas tenir compte.

Vous comprendrez, dans ces conditions, que le ministre des travaux publics se sente contraint de revenir devant le Parlement et de lui demander de préciser sa pensée pour obtenir un texte clair et applicable. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. Dronne.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Dronne.

**M. Dronne.** Je ne saurais suivre M. Dutoit dans l'argumentation qu'il a développée; mais je m'étonne que cette loi du 20 août 1950 ne soit pas appliquée, ou, tout au moins, qu'on ne se soit pas rendu compte plus tôt qu'elle était partiellement inapplicable. Il y a une loi. Le Gouvernement est tenu de l'appliquer. S'il ne le peut pas, s'il se heurte à une impossi-

bilité matérielle, il faut revenir vite devant le Parlement, par la procédure d'urgence dont vous savez si bien user et abuser le cas échéant. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche et du centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pinton.

**M. Pinton.** Tout ce qui vient d'être dit me paraît être le plus bel éloge qu'on puisse faire du Conseil de la République. (*Très bien! très bien!*)

**M. le général Corniglion-Molinier.** On n'est jamais si bien servi que par soi-même! (*Sourires.*)

**M. Pinton.** Nous n'avons jamais cessé de dire, contre l'avis, d'ailleurs, de M. Dronne...

**M. Dronne.** Et je n'ai pas changé d'avis!

**M. Pinton.** Nous avions tout de même déclaré, ce jour-là, que le texte n'était pas applicable, qu'il soulevait des difficultés telles qu'il serait rigoureusement impossible de mettre en œuvre ce secours que l'on voulait accorder à la caisse autonome mutuelle.

Aujourd'hui, M. le ministre nous prouve que nous avions raison. Je m'en réjouis d'autant plus que cela me permet de protester contre des paroles qui ont été prononcées tout à l'heure. Lorsque le Conseil de la République a pris sa décision, suivant en cela deux de ses commissions, il l'a fait sans se préoccuper de satisfaire les intérêts des transporteurs routiers, sans obéir un seul moment à quelque impératif que ce soit. Nous avions simplement le sentiment que notre texte était applicable et qu'il servait l'intérêt général et celui des collectivités intéressées. (*Applaudissements à gauche.*)

**M. le président.** Il faut ajouter que notre texte a été rejeté à l'Assemblée nationale. Nous n'avons donc aucune responsabilité dans ce texte inapplicable.

**M. Héline.** Aucune, monsieur le président!

**M. le président.** La parole est à M. Dutoit, pour répondre à M. le ministre.

**M. Dutoit.** Je m'étonne qu'en 1951 on vienne dire que l'affiliation du personnel des transports routiers ne peut pas être effectuée. Or, ce sont les parties intéressées qui, en 1936, se sont mises d'accord pour accepter le texte suivant: « Les représentants soussignés des entreprises automobiles des transports en commun assurant des services subventionnés et libres, pour la partie patronale, et les représentants de la fédération nationale des moyens de transport, de la fédération des cheminots, de l'union des syndicats des travailleurs des réseaux secondaires, pour la partie ouvrière, ont conclu l'accord ci-après, en présence de M. le ministre des travaux publics:

« Les parties contractantes reconnaissent la caisse autonome mutuelle des retraites régie par les lois de 1922, 1928 et 1932 comme organisation officielle de la gestion du régime des retraites. En conséquence, les pouvoirs introduits auprès du Conseil d'Etat contre le décret du 9 décembre 1937 sont retirés. »

Ainsi, dès 1936, les patrons et les ouvriers des transports étaient d'accord pour affilier le personnel à la caisse autonome mutuelle des retraites et, depuis 1938, cette question est en discussion devant le Parlement français.

Je suis étonné qu'en 1951 on vienne nous dire que cette loi votée par le Parlement n'est pas applicable, et je voudrais vous demander, monsieur le ministre, comme l'a fait tout à l'heure M. le rapporteur de la commission des finances, ce que vous comptez faire pour donner aux petits cheminots des réseaux secondaires la péréquation de leur retraite, si vous comptez donner à ces petits cheminots le bénéfice des annuités du service militaire qui a déjà été accordé aux cheminots des grands réseaux et aux fonctionnaires. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** M. Dutoit fait allusion à un accord qui était intervenu en 1936. Je suis obligé de lui dire que, depuis cette date, sont intervenues un certain nombre de lois et que l'accord dont il a parlé est en contradiction avec ces lois, notamment avec celle de la sécurité sociale à laquelle j'ai fait allusion il y a un instant.

M. Dronne me reproche de n'avoir pas tenté d'appliquer ce qui était applicable dans la loi. Mais il ne m'est pas possible de choisir dans une loi ce qui est applicable et de laisser le reste.

**M. Dronne.** Je n'ai pas dit cela.

**M. le ministre.** Vous n'avez pas dit exactement cela, mais c'est ce qui ressort de vos paroles.

Nous avons recherché le moyen d'appliquer la loi malgré ses contradictions. Mais nous nous heurtions à une impossibilité manifeste. Nous devons donc revenir devant le Parlement et lui demander d'amender son texte.

Je rappelle qu'au début d'août, c'est-à-dire au moment où je venais de prendre en mains le ministère des travaux publics, j'ai eu le rôle difficile de défendre devant le Sénat un projet de loi qui avait été défendu par un de mes prédécesseurs devant l'Assemblée nationale.

M. Pinton faisait ressortir tout à l'heure que lors de la discussion de la loi il avait mis en lumière les contradictions de la loi et l'impossibilité de l'appliquer. Mais le Sénat a transformé sa proposition de loi en proposition de résolution. Qu'il me permette de lui dire très amicalement qu'il y a eu là une erreur de procédure, car une proposition de résolution est sans effet devant l'Assemblée nationale. Il aurait fallu, à ce moment-là, émettre un avis motivé. Cela m'aurait donné beaucoup plus de poids et d'autorité lorsque je suis retourné devant l'Assemblée nationale pour défendre l'avis du Sénat en ce qu'il avait de fondé.

J'ai promis devant la commission des transports de l'Assemblée nationale qu'un projet de loi s'inspirant des observations faites ici serait déposé avant la rentrée, mais je n'ai pas été suivi.

**M. le président.** Monsieur Dutoit, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Dutoit.** Je le maintiens, monsieur le président.

**M. le ministre.** Ce n'est pas ce qui facilitera le payement des retraites.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. le rapporteur.** La réduction indicative demandée par notre collègue se confond avec celle qui a été inscrite par la commission des finances dans le dessein d'obtenir du ministre des travaux publics les explications nécessaires sur les retards apportés à l'application de la loi.

Ces explications viennent d'être fournies. J'ai entendu dire, tout à l'heure, que cette loi avait été rendue inapplicable.

Je crois que, dans tous les cas, il y a la loi; même si elle revient devant le Parlement sur les injonctions du Conseil d'Etat, je ne crois pas possible que l'on détruise le principe de la loi, c'est-à-dire que le Parlement se déjuge sur les décisions qu'il a prises. Il s'agit, en définitive, d'une mauvaise rédaction et d'une mauvaise construction du texte.

Il serait navrant que les petits cheminots intéressés par cette loi puissent éprouver des retards dans la mesure de ceux qui ont été enregistrés et qu'ils soient ainsi condamnés pour une période très longue à des pensions de misère, je crois que je n'exagérerai pas si je dis: des pensions de honte.

Quoi qu'il en soit, je le répète, l'amendement de nos collègues se confond avec ce que nous avons dit nous-mêmes devant la commission des finances, avec l'inscription que la commission des finances vous a présentée pour que les petits cheminots ne soient pas les victimes de ce qu'on a appelé une mauvaise rédaction de la loi.

Je demande à M. le ministre s'il ne pourrait pas, dans l'état actuel de la caisse, faire intervenir une amélioration des pensions actuelles des intéressés. Ce serait dans tous les cas une satisfaction qui, même légère, serait acceptée avec gratitude par les intéressés.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** J'ai sous les yeux la lettre du conseil d'Etat. Je vais vous donner connaissance de l'avis qu'il émet, simplement sur la quatrième question, afin de ne pas vous infliger une lecture trop longue, et vous verrez combien l'avis du conseil d'Etat correspond au nôtre.

Sur la quatrième question, il s'exprime ainsi:

« Considérant que la loi du 19 août 1950 assujettit à un régime spécial de retraites l'ensemble du personnel défini dans la réponse à la deuxième question ci-dessus, sans en excepter les cadres; que, dès lors, ceux-ci se trouvent désormais exclus du bénéfice de la convention collective nationale du 14 mars 1947... »

Ainsi donc, les avantages accordés par une convention collective nationale sont retirés par l'affiliation à la caisse de retraites. Voilà une contradiction qui ne peut pas être admise par les cadres.

« ...qui ne s'applique qu'aux entreprises ne relevant pas d'un régime spécial de sécurité sociale; qu'en raison des termes impératifs de la loi du 19 août 1950 et de la convention collective du 14 mars 1947, une telle exclusion ne pourrait être évitée et un droit d'option ne pourrait être ouvert qu'à la suite de la modification de ces deux textes... »

C'est pour obtenir la modification de ces deux textes que nous allons rédiger une modification au texte qui a été voté et demander à l'Assemblée nationale de l'adopter dans les délais les plus courts.

« ...considérant que, dans l'hypothèse où certains agents appartenant à la catégorie des cadres, se trouvant placés dans une situation moins avantageuse sous le régime de la loi du 22 juillet 1922... », c'est-à-dire la loi instituant la caisse de retraite des petits cheminots — « ...que sous le régime de la convention collective du 14 mars 1947, ils ne seraient recevables à intenter une action en responsabilité contre l'Etat qu'au titre du préjudice ayant pu être subi du fait de l'application de cette loi, que la jurisprudence n'admet de telles actions que dans des circonstances exceptionnelles et limitées;

« Considérant enfin que, conformément à la réponse donnée à la troisième question ci-dessus, les agents des cadres déjà en retraite et ceux qui sont en activité bénéficieront uniquement des prestations résultant de la loi du 22 juillet 1922 modifiée, même pour les services accomplis avant leur affiliation à la caisse autonome mutuelle de retraites... »

Par conséquent, il ressort de ce texte l'impossibilité absolue d'appliquer la loi sans infliger aux nouveaux affiliés un préjudice que certainement le législateur n'a pas voulu leur infliger.

Répondant à la dernière demande de M. Lamarque, je lui signale que l'insuffisance des retraites servies par la C. A. M. R. n'a pas échappé aux différents services des travaux publics et que, d'ailleurs, si elle nous avait échappé, les rappels qui nous sont adressés suffiraient à nous obliger à nous pencher sur la question.

Actuellement, nous nous efforçons de dégager des ressources qui nous permettraient de relever le niveau des retraites en attendant que cette difficulté regrettable ait pu être tranchée.

En tout cas, je prends l'engagement de faire rédiger dans les délais les plus courts les textes modificatifs, d'aller devant l'Assemblée nationale, où je suis sûr de trouver le désir que la question soit examinée rapidement dans des débats qui ne seront certainement pas longs, et de revenir devant vous pour obtenir l'adoption définitive de textes qui soient applicables.

J'insiste beaucoup sur le fait qu'il ne s'agit pas de modifier l'esprit de la loi, mais d'amender des textes pour les rendre applicables.

**M. Marrane.** Tout nouveau retard aggrave la misère des petits retraités.

**M. le ministre.** Je le sais, monsieur Marrane, mais à qui la faute s'il y a du retard?

Je sais très bien que la loi me fait une obligation de rédiger dans un délai de trois mois un règlement d'administration publique, mais la faute, en la circonstance, n'est pas imputable au ministre, qui n'a pas trouvé le moyen de respecter cette obligation, mais au Parlement qui a voté la loi avec une précipitation que le départ en vacances expliquait peut-être, mais qui doit nous valoir aujourd'hui son indulgence et sa compréhension.

**M. le président.** La parole est à M. Dronne.

**M. Dronne.** J'ai entendu les explications de M. le ministre et je suis d'accord avec lui quand il dit qu'il ne s'agit pas de modifier l'esprit de la loi, mais d'adapter certaines dispositions de détail qui se révèlent inapplicables.

Je voudrais également répondre à M. le ministre sur un point précis. Je n'ai jamais prétendu qu'il avait à faire un choix entre les dispositions légales, appliquer les unes et pas les autres. J'ai voulu dire qu'il y avait un délai impératif de trois mois prévu par la loi et qu'il eût été logique que, avant l'expiration de ce délai, on s'aperçût de la situation, que l'on demandât l'avis du conseil d'Etat plus tôt et que celui-ci fût donné dans les délais impartis, afin de revenir vite devant le Parlement pour faire adopter les modifications de détail qui se révèlent indispensables.

**M. le président.** La parole est à M. Marrane.

**M. Marrane.** Si M. le ministre prend l'engagement de déposer rapidement un projet de loi modifiant le texte pour que les petits retraités puissent bénéficier d'une augmentation qui leur est indispensable, nous sommes prêts à retirer l'amendement.

**M. le ministre.** Je le prends bien volontiers.

**M. Marrane.** Je vous remercie.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Personne demande plus la parole sur le chapitre 5100 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 5100 *est adopté.*)

**M. le président.** « *b*) Charges économiques:

« Chap. 5110. — Exploitation réglementée des voies navigables et prime compensatrice sur les frets. 505 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5120. — Subvention exceptionnelle à la Régie autonome des transports parisiens (loi n° 48-506 du 21 mars 1948), 1.960 millions de francs. »

Par voie d'amendement (n° 3), MM. Marrane, Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit inscrit à ce chapitre de 1.000 francs et de le ramener en conséquence à 1.959.999.000 francs.

La parole est à M. Marrane.

**M. Marrane.** Mesdames, messieurs, le fonctionnement de la Régie des transports parisiens présente un intérêt régional évident, mais aucun membre de l'assemblée ne peut contester qu'il présente également un intérêt national. C'est pourquoi d'ailleurs, déjà dans le passé, le Parlement a voté des subventions pour le fonctionnement de cette régie. Mais, alors que tous les frais généraux vont en augmentant, le Gouvernement a réduit de 40 millions de francs la subvention qui lui fut accordée l'année dernière.

Il n'est peut-être pas superflu de rappeler au Conseil de la République qu'une des raisons du déficit de la R. A. T. P. résulte de l'Etat lui-même. En effet, pendant la guerre, le matériel roulant fut réquisitionné, et la R. A. T. P a dû, depuis la libération, procéder à son remplacement en achetant du matériel neuf à un prix très supérieur aux indemnités qui lui furent versées au titre des réquisitions.

Est-il nécessaire de rappeler que la R. A. T. P. assure les transports collectifs dans le centre économique le plus important de France et que le niveau de vie de la population laborieuse est très inférieur à celui de 1938? De plus, chacun sait que, depuis la guerre, la crise du logement s'est considérablement aggravée dans le département de la Seine. De ce fait, lorsque des habitants sont obligés de transférer leur activité dans un endroit distant de plusieurs kilomètres, comme il leur est impossible de changer de logement, ils sont astreints à des frais de transport élevés.

Ces quelques raisons justifient amplement la subvention qui était accordée.

Toute augmentation des tarifs de la R. A. T. P. a sa répercussion indéniable et immédiate sur le prix de la vie dans la région parisienne. C'est pourquoi il a été reconnu qu'il était plus rationnel de donner des subventions que d'augmenter les tarifs. Les raisons sont les mêmes que pour les subventions de la Société nationale des chemins de fer français.

Dans le but de diminuer les dépenses d'exploitation, il avait été proposé de réduire les taxes sur l'essence utilisée par la R. A. T. P. et de fixer les tarifs de l'électricité à un taux qui ne soit pas plus élevé que celui consenti aux grosses entreprises industrielles de la région parisienne, et en particulier aux usines Citroën.

Il est vraiment anormal que les subventions attribuées à la Société nationale des chemins de fer français soient augmentées dans des proportions importantes et que celles accordées à la R. A. T. P. se trouvent réduites, ce qui risque d'entraîner une nouvelle augmentation des tarifs.

Lorsque la discussion est venue devant l'Assemblée nationale, le 19 décembre, M. le ministre, répondant à M. Midol, l'informait que des négociations étaient en cours pour obtenir un tarif spécial d'électricité. Il n'a donné aucun renseignement concernant les taxes sur l'essence. Mais il a affirmé que la réduction de 40 millions sur la subvention n'aurait pas pour conséquence une augmentation des tarifs de la R. A. T. P. Cependant, depuis quelques jours, toute la presse prépare les esprits à une augmentation des tarifs des transports dans la région parisienne.

Le personnel de la R. A. T. P. a formulé une demande d'augmentation des salaires. Nul ne conteste que cette demande est légitimée par la hausse constante du coût de la vie. Le groupe communiste appuie sans réserve les légitimes revendications du personnel qui fait la preuve quotidienne de sa haute qualification et de son dévouement. La nécessité de cette augmentation est une conséquence de la politique gouvernementale, qui aboutit à une élévation progressive du coût de la vie. Il est donc élémentaire que le budget de l'Etat supporte des dépenses surtout provoquées par la politique du Gouvernement. C'est pourquoi, loin de réduire la subvention de l'Etat à la régie autonome, il serait indispensable de l'augmenter.

Nous pensons qu'il est possible de donner satisfaction au personnel sans procéder à une augmentation des tarifs, que le Gouvernement a déjà envisagée avant même d'augmenter les salaires et les traitements du personnel de la régie autonome. Dès maintenant, le groupe communiste proteste contre cette augmentation éventuelle des tarifs, qui pourrait être évitée si les taxes sur l'essence étaient réduites, ainsi que le tarif de l'électricité, et si des subventions accordées en 1950 étaient adaptées à la hausse du coût de la vie.

C'est pour que le Gouvernement tienne compte de ces observations que le groupe communiste vous demande de voter

l'amendement comportant une réduction indicative de 1.000 francs sur le chapitre 5120.

D'autre part, je rappelle qu'avant la guerre, le conseil général de la Seine avait donné un avis favorable pour que les parlementaires puissent bénéficier d'une carte de transport sur les lignes du métropolitain et des autobus. En contre-partie, les conseillers généraux de la Seine bénéficiaient d'une carte demi-tarif en seconde classe sur les lignes de chemin de fer.

Depuis la libération, la carte de transport pour les parlementaires a été maintenue. Par contre, les conseillers généraux de la Seine n'ont pas encore pu obtenir le rétablissement de la carte à tarif réduit sur les réseaux de la S. N. C. F. qui leur était accordée sans discussion avant la guerre.

Je prie donc M. le ministre des travaux publics de nous informer de son sentiment sur cette question.

En terminant, je dirai que le peuple de Paris a joué un rôle historique suffisamment important dans la libération de la capitale de la France pour que le ministre des travaux publics ne maintienne pas son attitude inadmissible contre les élus cantonaux du département de la Seine.

C'est pour toutes ces raisons que je demande au Conseil de la République de bien vouloir voter l'amendement présenté par le groupe communiste.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. le rapporteur.** Notre collègue fait une confusion. La situation du Parlement est différente évidemment, selon qu'il s'agit de nos rapports avec la S. N. C. F. ou de ceux avec la régie autonome.

En ce qui concerne la S. N. C. F., nous sommes tenus à deux sortes d'obligations: d'abord donner des compensations à la S. N. C. F. en conséquence de l'établissement des tarifs réduits; ensuite, verser à la S. N. C. F. une subvention pour lui permettre de faire face à son déficit.

En ce qui concerne la régie autonome, nous ne sommes tenus qu'à une compensation concernant les tarifs réduits. Je crois que nous n'avons pas à entrer dans un autre ordre de considérations. D'ailleurs, notre participation, qui s'accomplit en partage avec les collectivités publiques, est réduite à certaines proportions par un plafond; nous ne sommes tenus qu'à un versement maximum de 15 p. 100 des pertes de recettes.

Le chiffre total prévu par le budget a donc dû être calculé en tenant compte uniquement des pertes de recettes résultant des tarifs réduits, notre intervention étant en plus limitée ainsi que je viens de l'indiquer.

J'estime donc que les considérations développées par notre collègue M. Marrane ne peuvent pas trouver place dans le débat actuel et que nous n'avons pas à prendre de décision.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre.** M. le rapporteur a répondu par avance aux questions posées par M. Marrane en ce qui concerne la comparaison entre la subvention à la S. N. C. F. et la subvention à la régie autonome des transports parisiens.

Le chiffre qui a été prévu au budget est exactement le même que celui de l'an dernier, déduction faite de la diminution imposée par la commission des économies. M. Lamarque vient de le dire, la subvention supportée par moitié par les collectivités de la région parisienne et par l'Etat ne peut excéder 15 p. 100 du montant des recettes.

Il a été question ces jours-ci d'un relèvement éventuel du tarif du métro et des autobus, imposé par la nécessité d'équilibrer, mais je rappelle que l'office régional de la région parisienne est seul qualifié pour donner un avis en cette matière.

Il faut tenir compte de l'augmentation des dépenses, qui portent non seulement sur l'essence, les pneumatiques, mais aussi sur les salaires dont le relèvement est demandé par le personnel de la R. A. T. P. et sur la péréquation des retraites.

Je me garderais bien de dire qu'il y a une corrélation directe entre l'augmentation des salaires et l'augmentation des tarifs. Mais toutes ces augmentations s'ajoutent et contribuent à creuser un déficit auquel l'office des transports de la région parisienne doit parer.

M. Marrane a fait allusion à des cartes de circulation pour les parlementaires et les membres du conseil général. J'affirme qu'il n'y a aucune carte gratuite et je ne veux pas laisser croire à l'opinion publique, qui est informée du débat dans cette Assemblée, que les parlementaires disposent gratuitement de telles cartes, aussi bien sur les transports de la région parisienne que sur le réseau de la S. N. C. F. Ils bénéficient de cartes d'abonnement qu'ils payent. En ce qui me concerne, je n'ai jamais pris la carte d'abonnement sur les réseaux de la R. A. T. P., car j'ai toujours considéré que le montant de l'abonnement que j'étais obligé de payer dépassait incontestablement les économies qui en résultaient.

En ce qui concerne la S. N. C. F., il est bon de dire également que chaque parlementaire subit une retenue mensuelle sur son indemnité parlementaire qui constitue pour lui le payement à un tarif réduit, c'est entendu, mais qui est tout de même une contribution au payement du transport qu'il effectue sur les chemins de fer, le plus souvent pour l'exécution de son mandat.

Les revendications formulées par le personnel de la R. A. T. P. ont été satisfaites puisque les augmentations qui leur seront données équivaudront à celles attribuées aux autres personnels des entreprises nationales.

Quant aux dégrèvements proposés par M. Marrane, soit sur l'électricité, soit sur les carburants, qu'il me permette de lui dire que creuser le déficit d'Electricité de France pour améliorer la situation de la R. A. T. P. ou créer un déficit budgétaire par des réductions de la taxe sur les carburants au profit de la R. A. T. P. ne sont que des déplacements de déficit et ne constituent pas en eux-mêmes une amélioration.

Par conséquent, je lui demande de bien vouloir retirer son amendement.

**M. Marrane.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Marrane.

**M. Marrane.** Mesdames, messieurs, je répondrai tout d'abord à M. le rapporteur que, même en suivant son raisonnement et ses explications, il n'y a aucune raison de réduire la subvention prévue pour la Régie autonome des transports parisiens. En effet, même si l'on part du principe que cette subvention est due pour 15 p. 100 des recettes, il n'est pas douteux que, pour 1951, même sans augmentation de tarif, les recettes seront supérieures à celles de 1950...

**M. le ministre.** Et les dépenses aussi.

**M. Marrane.** ... pour la raison bien simple qu'il y a création de nouvelles lignes, qu'il y a davantage d'autobus en circulation et que, par conséquent, du fait même que les recettes générales doivent augmenter, la participation de 15 p. 100 doit augmenter proportionnellement à l'augmentation générale des recettes; la réduction qui nous est proposée ne tient pas compte précisément de ces considérations indiscutables.

M. le ministre dit qu'il a déjà envisagé une augmentation des tarifs de la Régie autonome des transports parisiens et qu'il n'est pas possible de prévoir des tarifs spéciaux d'électricité parce que cela creuserait un trou dans un autre budget. Mais alors, je ne vois pas pourquoi l'on consent des réductions de tarifs pour les industriels tandis que la Régie autonome des transports parisiens, qui est d'un intérêt général indiscutable pour l'ensemble de l'économie de la région parisienne, ne bénéficierait pas dans les mêmes conditions de ces réductions de tarifs.

De deux choses l'une, ou bien il faut réduire les tarifs préférentiels pour tous les industriels, ou bien, si l'on accorde des tarifs préférentiels à certains industriels de la région parisienne, il est évident que le premier industriel qui devrait en bénéficier, c'est la Régie autonome des transports parisiens. Personne ne pourra démentir une telle affirmation et un tel raisonnement.

D'autre part, les taxes sur l'essence qui seront supportées par les usagers de la Régie autonome des transports parisiens constituent un apport important dans les recettes de l'Etat et en définitive, quand ce dernier accorde une subvention à la Régie autonome des transports parisiens, il ne ristourne qu'une faible partie de ce qu'il a pris aux usagers. C'est pourquoi, là encore, je considère comme d'un intérêt non seulement régional mais national que les tarifs de transport soient réduits autant que possible sans être écrasés par un impôt d'Etat. Aussi je maintiens mon amendement, en espérant que le Conseil de la République voudra bien le voter.

**M. le rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** Je répète que la proposition de M. Marrane est parfaitement irrecevable. Le ministre a cru devoir donner tout à l'heure des explications. On parle de l'essence, on parle des pneumatiques, des câbles d'acier, mais nous n'avons pas, en ce qui nous concerne, à entrer dans une discussion de cette nature.

Nous n'avons qu'une sorte d'engagement avec la régie autonome. Nous sommes tenus de lui verser une compensation pour les tarifs réduits qu'elle accorde, compensation qui est payée, d'ailleurs, par moitié par les collectivités intéressées, compensation qui va jusqu'à une limite, on l'a dit, de 15 p. 100 des recettes. C'est le seul engagement que nous ayons. On avait inscrit 2 milliards dans le budget. C'est la commission des économies et non pas la commission des finances de l'Assem-

blée nationale, c'est la commission des économies qui a cru devoir opérer une réduction de 40 millions de francs.

Quoi qu'il en soit, nous serons obligés de payer, en vertu des engagements que nous avons pris et que nous sommes, par conséquent, tenus de respecter, les sommes que je viens d'indiquer et qui représenteront la seule compensation que nous devons à la régie autonome.

Je répète donc que la proposition de M. Marrane est irrecevable pour nous.

**M. le président.** Quand vous dites irrecevable, vous parlez du fond, n'est-ce pas ?

**M. le rapporteur.** Je parle du fond. Nous n'avons pas à discuter de cet ordre de choses.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Marrane.** Oui, monsieur le président. Je ne peux pas laisser dire qu'il n'est pas recevable.

**M. le président.** J'ai rectifié; le terme est impropre. M. le rapporteur vise le fond du débat, mais non pas la procédure.

**M. le rapporteur.** C'est cela.

**M. Demusois.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Demusois.

**M. Demusois.** Je voudrais simplement faire observer à nos collègues qu'il ne s'agit pas, en l'occurrence, de n'importe quel transport pour n'importe quel département. La régie autonome a fait l'objet d'une loi, ce qui signifie, par cela même, combien le Parlement attachait d'intérêt au système de transports dans la région parisienne.

Or, de ce fait, il ne nous est pas interdit, comme l'a fait M. Marrane à l'occasion d'un amendement, de suggérer au Gouvernement un certain nombre de dispositions qui pourraient améliorer la vie même de la régie autonome des transports.

Les propositions portant sur des abattements en ce qui concerne le prix de l'essence ou de l'électricité sont d'autant plus fondées que les assemblées de la région parisienne, notamment le conseil général de Seine-et-Oise à l'unanimité, ont manifesté leur désir que le Gouvernement s'oriente dans cette voie.

C'est ce que je voulais souligner en demandant à M. le ministre qu'il veuille bien, si cela est possible, s'orienter dans la voie que je viens d'indiquer.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Demusois.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets l'amendement aux voix.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5120 avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 5120 *est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 5130. — Indemnité à la Société nationale des chemins de fer français destinée à compenser certaines réductions de tarifs voyageurs, 12.150 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5140. — Subvention d'équilibre à la Société nationale des chemins de fer français (application de la convention du 31 août 1937), 75 milliards de francs. »

Par voie d'amendement (n° 5) MM. Dupic, Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs et de le ramener en conséquence à 74.999.999.000 francs.

La parole est à M. Dupic.

**M. Dupic.** En déposant cet amendement je désire exprimer la volonté du groupe communiste de voir maintenir en activité les lignes menacées de fermeture, en même temps que de rendre à l'exploitation certaines d'entre elles qui avaient été fermées.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour demander à M. le ministre comment il compte utiliser les autorails F. N. C. et combien il espère en commander avec les crédits réduits du budget et le blocage de 35 milliards.

Je me permets de lui demander pourquoi l'utilisation de ces autorails n'a pas été prévue dans une plus large proportion et pourquoi il n'a pas été envisagé d'en commander un plus grand nombre.

Je rappelle que j'ai posé cette question à M. Tissier lors de la dernière réunion de la commission des transports. Il n'a pas été loquace; aussi, je profite de votre présence, monsieur le ministre, pour vous demander quelques informations à l'occasion de la discussion de ce chapitre 5140.

La réalisation de l'autorail F. N. C. est le fruit des recherches et du travail des cheminots. Je suppose qu'on ne manquera pas de leur adresser des compliments sur leur œuvre. Ils préféreraient certainement qu'on les flatte moins et qu'on manifeste plus d'intérêt pour le rail. Car les cheminots ne sont pas dupes de l'action du Gouvernement. Ils comprennent que la politique de guerre et le souci des intérêts particuliers sont la cause essentielle de la tendance à la liquidation de nos chemins de fer.

L'autorail F. N. C. est la machine la moins onéreuse à l'heure actuelle et, avec sa remorque, elle est tout spécialement indiquée pour desservir les lignes secondaires. Il comporte 82 places. Son prix de revient kilométrique est de 0,85 F par place, tandis que le prix de revient d'un car de 32 places fonctionnant au gazoil est de 1,53 F.

La démonstration de la rentabilité de ces autorails est faite. Ce mode de transport fut expérimenté sur les 62 kilomètres de la ligne Montauban-Lescas, où il a remplacé l'unique train journalier, voyageurs et marchandises; les recettes sont passées de 300.000 francs à 1 million et demi par mois, au cours d'une période de six mois.

Dans un autre ordre d'idées, le déficit de la Société nationale des chemins de fer français ne doit pas entraîner l'étiolement et le marasme de nos campagnes.

Le déficit est surtout fonction des mesures de désorganisation à l'origine desquelles se trouve le Gouvernement et sa politique et dont la conséquence est la liquidation de la Société nationale des chemins de fer français

Le blocage des crédits sera une raison de plus pour renoncer à l'utilisation de l'autorail F. N. C. ou pour la différer; c'est contre cela que nous nous élevons.

Il est une autre conséquence dont je voudrais également parler. Ce sont les difficultés causées à nos entreprises de matériel roulant. Le Gouvernement pourrait leur assurer un régime normal par l'amélioration du matériel de la Société nationale des chemins de fer français, la fabrication des autorails F. N. C. et ces mesures assureraient un trafic satisfaisant pour les usagers et la rentabilité de nos chemins de fer.

Mais le blocage des 35 milliards tourne le dos à cette amélioration de nos réseaux et porte atteinte au patrimoine national tout en provoquant le marasme et la fermeture de nos usines de matériel roulant.

Cela est vrai pour l'entreprise Fouga, dont la situation est connue, cela est vrai aussi pour la S. N. A. V. (ex SOMUA) à Vénissieux, où les heures de travail ont été réduites et plusieurs centaines d'ouvriers et cadres licenciés.

Pourtant cette entreprise est parfaitement outillée pour travailler à la fabrication des autorails et pourrait assurer une fabrication bien supérieure à la modeste commande actuellement en cours. Au contraire, ces usines connaissent une situation difficile, l'insécurité du lendemain et les licenciements de personnel s'y poursuivent périodiquement depuis deux ans.

La politique du Gouvernement consiste à tout faire pour doter par priorité le budget de la guerre. Tant pis pour les budgets de vie !

J'ai voulu, à l'occasion de la discussion du chapitre 5140, demander à M. le ministre de bien vouloir nous faire connaître ses intentions en ce qui concerne l'équipement des lignes secondaires et, éventuellement, la réouverture des lignes qui ont été supprimées, en utilisant, je le précise, l'autorail F.N.C. lequel est indiscutablement l'engin le plus économique.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Je ne veux pas me lancer dans une polémique sur les qualités respectives de la traction à vapeur et de l'autorail F. N. C. J'indique simplement que la volonté du Gouvernement est nette d'améliorer l'exploitation sur les lignes dites secondaires et de substituer, chaque fois que ce sera dans le sens d'une meilleure exploitation, l'autorail à la traction à vapeur.

Selon l'importance des crédits qui nous seront accordés, le nombre de ces autorails sera plus ou moins grand; mais nous avons la volonté, je le répète, d'améliorer les conditions d'exploitation en utilisant du matériel moderne, dont l'autorail F. N. C. objet de votre intervention, est un exemple concret.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Dupic.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 5140 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 5140 *est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 5150. — Application de l'article 18 *ter* de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, 400 millions de francs. »

Par voie d'amendement (n° 6), MM. Dupic, Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs et de le ramener en conséquence à 399.999.000 francs.

La parole est à M. Dupic.

**M. Dupic.** L'amendement que j'ai l'honneur de présenter a pour but d'inviter le Gouvernement à donner son agrément à la Société nationale des chemins de fer français pour qu'elle entre immédiatement en contact avec les organisatons syndicales en vue de la fixation du minimum vital à 17.500 francs par mois, et le versement d'un acompte de 3.000 francs par mois à son personnel en attendant qu'un accord intervienne.

Les cheminots sont lassés! Leur salaire ne leur permet plus d'atteindre la fin du mois. Alors que les prix continuent à monter d'une façon vertigineuse, les salaires des cheminots sont toujours bloqués.

Le salaire de début d'un cheminot était en 1938 — traitement, gratification de fin d'année et indemnité spéciale temporaire — de 11.430 francs par an. Avec le coefficient 16 dont il est bénéficiaire, encore que M. Tissier nous ait donné cet indice très récemment, le cheminot a actuellement et mensuellement 15.240 francs.

Est-il nécessaire, même en citant ce chiffre officiel, d'insister pour faire la démonstration qu'il est impossible de vivre avec une telle somme ? Il faut immédiatement donner les 3.000 francs réclamés par les cheminots.

Nous répétons, une fois de plus, que vous ne pouvez pas faire état du déficit de la Société nationale des chemins de fer français pour refuser de faire droit aux légitimes revendications des travailleurs du rail. Cet argument n'a plus de valeur. L'Etat peut trouver des crédits pour assurer ce rajustement, étant donné que, quand il s'agit de financer le budget de l'armement, le Gouvernement sait fort bien se les procurer. Monsieur le ministre, vous ne vous insurgez pas contre les dépenses du budget de guerre; cependant vous pourriez ainsi approvisionner davantage le vôtre propre. Ce ministère, c'est non seulement le ministère de la pauvreté, mais c'est le ministère de la grande indigence. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Le chapitre 5150, qui a conduit M. Dupic a déposer un amendement, a trait à la convention franco-sarroise, par conséquent, il n'a aucun rapport avec la question qu'il vient de soulever.

Cependant, toujours par désir d'éclairer les membres de cette assemblée, je dirai volontiers que jamais le Gouvernement n'a entendu solidariser les cheminots avec le déficit de la Société nationale des chemins de fer français. C'est tellement vrai qu'hier un accord gouvernemental est intervenu pour accorder aux cheminots une augmentation de salaire égale à celle des autres salariés des entreprises nationales. L'augmentation accordée tient compte de la situation des petits cheminots: plus importante à la base elle est relativement moindre aux échelles plus élevées et elle tient compte des conditions d'existence plus lourdes dans les grands centres que dans les campagnes.

Par conséquent, sans attendre d'y être invité par M. Dupic, le Gouvernement a fait son devoir à l'égard des cheminots.

**M. Demusois.** Quel est le pourcentage d'augmentation ?

**M. le ministre.** L'augmentation représente une somme de 5.900 millions.

**M. le président.** Monsieur Dupic, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Dupic.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5150 au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 5150 est adopté.*)

**M. le président.**

*8e partie. — Dépenses diverses.*

« Chap. 6000. — Frais de justice et réparations civiles ne résultant pas de l'exécution des travaux, 50.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6010. — Remboursement d'avances pour les travaux de prestations en nature des voies navigables et des ports maritimes, 2.894.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6020. — Participation de l'Etat à des études et travaux des chemins de fer, 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6030. — Remboursement à la Société nationale des chemins de fer français des pensions et rentes d'accidents acquises avant le 11 novembre 1918 sur l'ancien réseau d'Alsace et de Lorraine, 48.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6040. — Retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. — Versements à effectuer par l'Etat en exécution des lois des 22 juillet 1922 et 31 mars 1928 et de l'ordonnance du 2 décembre 1944, 6.050.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6050. — Participation de l'Etat à la constitution de retraites des agents des chemins de fer révoqués à la suite de la grève de 1920 sans droit à pension et non réintégrés en raison de leur âge ou de leur état de santé, 384.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6060. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

« Chap. 6070. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 6080. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 1er et de l'état A avec la somme de 134.857.276.000 francs résultant des votes émis sur les chapitres de l'état A.

(*L'ensemble de l'article 1er et de l'état A est adopté.*)

**M. le président.** « Art. 2. — Sur le crédit de 75 milliards de francs ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, par l'article 1er ci-dessus, au titre du chapitre 5140 « Subvention d'équilibre à la Société nationale des chemins de fer français (application de la convention du 31 août 1937) », une somme de 35 milliards de francs restera bloquée dans les écritures du contrôleur des dépenses engagées jusqu'à la promulgation de la loi portant réorganisation des transports ferroviaires et routiers et assainissement financier de la Société nationale des chemins de fer français.

« Tous les autres crédits figurant à l'état A annexé à la présente loi sont bloqués à concurrence de 15 p. 100 de leur montant jusqu'au vote de la loi de finances, qui déterminera éventuellement les abattements qui devront leur être appliqués. »

Par voie d'amendement (n° 7), MM. Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste proposent de supprimer cet article.

La parole est à M. Dutoit.

**M. Dutoit.** A l'article 2, sur le crédit de 75 milliards ouvert au ministre des travaux publics et des transports par l'article 1er, au titre du chapitre 5140. « Subvention d'équilibre à la Société nationale des chemins de fer français. — Application de la convention du 31 août 1937 », une somme de 35 milliards restera bloquée jusqu'à la promulgation de la loi portant réorganisation des transports ferroviaires et routiers et assainissement financier de la S. N. C. F.

Cette disposition de blocage a pour objet de porter atteinte à la société mixte qu'est la S. N. C. F., au profit d'autres intérêts. Elle se situe dans le cadre d'une campagne générale de dénigrement systématique des nationalisations, qui atteint également Gaz et Electricité de France, après avoir été à l'origine du sabotage de notre production aéronautique.

Cette campagne fait souvent état des avantages sociaux obtenus par les cheminots et, dans ce concert de démagogie...

**M. Pellenc.** C'est exactement l'inverse!

**M. Dutoit.** ...on est allé jusqu'à affirmer que le coefficient d'augmentation des salaires avait atteint 18 par rapport à 1939.

Or, en vérité, même après ce que nous disait tout à l'heure M. le ministre, en ce qui concerne l'augmentation accordée dernièrement aux cheminots qui va être de l'ordre de 4 p. 100, un cheminot de l'échelle I gagnait, à Paris, en 1939, 15.600 francs par an. Il gagnait, en juillet 1949, 176.596 francs, ce qui le place loin des coefficients fantaisistes qui ont été repris par la presse et par les brochures hostiles aux cheminots. Quant aux retraites des cheminots, elles sont loin d'être en rapport avec les conditions de la vie. La valeur des avantages accordés par la caisse de prévoyance a diminué par rapport à l'avant-guerre. En un mot, c'est pour les cheminots comme pour l'ensemble des travailleurs un pouvoir d'achat diminué atteignant environ 58 p. 100 de celui de 1939.

Le déficit de la S. N. C. F. a d'autres causes que les dépenses de personnel, caisse de retraite et prévoyance. En premier lieu, les accords tarifaires conclus avec les industriels sont la cause d'un manque à gagner que l'on peut estimer à environ 85 milliards.

La gare de Paris-Tolbiac n'est-elle pas la gare du sucre ? Notons d'ailleurs que les avantages substantiels retirés par les industriels des mesures particulièrement favorables dont ils bénéficient ne se traduisent pas par des prix plus accessibles

aux consommateurs. Une autre cause des difficultés de la S. N. C. F. doit être recherchée dans la disproportion entre les tarifs des transports par rail, indice de 10,7 pour les voyageurs, indice 14 pour les marchandises, et les prix industriels; indice 24 pour le charbon et 22 pour l'acier, dont la répercussion se fait lourdement sentir sur la gestion de nos chemins de fer.

D'autre part, la S. N. C. F. verse annuellement 30 milliards d'impôts dont 7 pour les seuls salaires du personnel. Quant aux retraites, elles figurent pour 47 milliards. Le moyen employé par le Gouvernement pour réduire le déficit consiste à s'attaquer, en premier lieu, aux avantages acquis par les cheminots. Il se montre en cela plus réactionnaire encore que les anciennes compagnies, qui avaient admis l'âge de la retraite à cinquante et cinquante-cinq ans, tandis qu'il veut maintenir les cheminots cinq ans de plus en activité. Singulière façon de s'attaquer au déficit et qui montre bien que les mesures envisagées n'ont qu'un but: porter atteinte aux travailleurs du rail et donner des facilités aux gros industriels.

En réalité, les dépenses de personnel, retraite et charges sociales comprises, ne peuvent expliquer le déficit de la S. N. C. F. Ces charges inévitables représentaient, en 1947, 60 p. 100 des dépenses; en 1948, 58 p. 100 et, n 1949, 55,6 p. 100.

Comparées à celles des administrations ferroviaires étrangères, elles sont entièrement à l'avantage des chemins de fer français. Aux Etats-Unis, elles ont atteint, en 1949, 64,6 p. 100.

Nous pensons qu'on ne doit pas attendre la promulgation de la loi portant réorganisation des transports ferroviaires et routiers pour libérer les 35 milliards bloqués.

Il faut abandonner le blocage de ces fonds. Si, devant l'Assemblée nationale, M. le ministre des transports a pu dire que ces 35 milliards pourraient être débloqués rapidement par le vote de la loi sur le démembrement, il est clair aujourd'hui que le vote de cette loi ne sera pas acquis aussi rapidement que M. le ministre le désire.

A l'heure où nous parlons, non seulement le rapport n'est pas encore en discussion devant les commission intéressées, mais c'est un des promoteurs de la liquidation, M. Tissier, qui indique que la discussion ne pourra pas venir avant la fin de mars devant le Parlement.

Dans ces conditions, j'estime que notre camarade Marty avait parfaitement raison de dire, le 22 décembre dernier, devant l'Assemblée nationale, que le blocage de ces 35 milliards allait mettre la S. N. C. F. dans l'impossibilité d'assurer son fonctionnement normal.

En réalité, on veut créer une situation telle que le licenciement des cheminots, la liquidation des régions interviendront avant que le Parlement ne se soit prononcé.

D'ailleurs, et malgré les démentis officiels, la liquidation est commencée. Systématiquement, les dirigeants de la S. N. C. F. appliquent une politique de désagrégation des chemins de fer. Au comité mixte professionnel de la région du Nord du matériel traction, le 10 janvier 1951, l'ingénieur en chef fit connaître qu'en raison des crédits limités mis à sa disposition, ne permettant pas l'amélioration de l'outillage et l'extension des dépôts d'Abbeville, de Saint-Omer, Saint-Pol, Hazebrouck, Crépy, Busigny, ces dépôts seraient transformés en annexes et rattachés: Abbeville à Amiens, Saint-Omer à Calais, Crépy à Mitry, Hazebrouck à Dunkerque.

On prévoit, d'autre part, la mutation des agents de dépôt à dépôt sans tenir aucun compte des possibilités de logement. Je vous rappelle, monsieur le ministre, les noms des dépôts que notre camarade Marty a déjà indiqués comme supprimés: Blois, Loudun, Longueville, Verneuil, etc.

On commence aussi à liquider également notre parc de wagons. Voici un extrait de la conférence des chefs d'arrondissements des services de l'exploitation du Sud-Ouest du 12 juillet 1950:

« La S. N. C. F. vient de passer un marché avec les chemins de fer britanniques pour leur revendre des tombereaux de construction anglaise qui ont été incorporés dans notre parc après la libération. Ces wagons sont actuellement placés en garage. Ils seront acheminés sur Dunkerque... »

**M. le ministre.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. Dutoit.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. le ministre.** Pour ne pas vous laisser vous égarer en donnant des renseignements inexacts, laissez-moi vous dire qu'on ne liquide rigoureusement rien. Les wagons anglais auxquels vous faites allusion sont des wagons que le gauvernement anglais à prêtés, au moment de la Libération, à la S. N. C. F., qui en manquait.

Aujourd'hui, ce matériel qui est dispersé, qui n'est pas adapté au nôtre et qui est de mauvaise qualité, est restitué à la Grande-Bretagne. Mais, présenter la chose comme une liquidation de la S. N. C. F. serait de la mauvaise foi si votre bonne foi n'avait pas été égarée.

Je vous demande de ne pas parler du projet de loi qui a été déposé comme un projet de démembrement de la S. N. C. F., mais comme un projet de salut de la S. N. C. F., car vous savez très bien qu'une entreprise dont l'exploitation présente un déficit, et qui était cette année de 108 milliards non compris l'indemnité de renouvellement du matériel, est une entreprise qu'on ne peut pas traiter ainsi quand elle donne de tels résultats. Les cheminots, avec lesquels nous avons des rapports constants, le comprennent si bien que la loi, elle, n'a soulevé, en réalité, que les protestations d'une organisation, celle au nom de laquelle vous parlez. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche et au centre.*)

**M. Demusois.** C'est la plus importante!

**M. le ministre.** C'est celle qui s'est livrée à une véritable agression contre les chemins de fer.

**M. Dutoit.** Ce n'est pas exact, monsieur le ministre. Je me permettrai de vous dire que lorsque vous déclarez être en relation avec les cheminots, vous êtes en relation avec les organisations de la S. N. C. F. qui représentent en tout et pour tout 25 p. 100 du personnel. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous n'avez aucune relation avec la fédération nationale des cheminots qui, à travers toutes les élections du personnel, a obtenu 70 à 75 p. 100 des suffrages. (*Nouveaux applaudissements à l'extrême gauche.*)

D'un autre côté, lorsque vous affirmez que vous renvoyez ces wagons en Angleterre parce qu'ils sont mal adaptés à nos besoins, je vous réponds que, dans nos régions, pendant la campagne betteravière, les fermiers ont manqué de wagons pour transporter leurs marchandises.

Vous dites également que ce n'est pas un projet de démembrement et que seule notre organisation a donné ce titre à votre projet.

Soyez persuadé, je vous le déclare en toute tranquillité, monsieur le ministre des transports, que tous les cheminots parlent comme nous sans aucune exception et je pourrais dire, dans certains centres, de l'ingénieur à l'homme d'équipe. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*) Sans aucune distinction d'appartenance syndicale tous les cheminots sont dressés contre votre projet et lorsque nous ouvrirons le débat, nous ferons état de la lutte des cheminots contre votre projet.

Vous prétendez que ce n'est pas projet de démembrement et de liquidation. C'est M. Tissier lui-même, président du conseil d'administration de la S. N. C. F. qui, la semaine dernière, devant la commission des transports, nous a indiqué qu'il était déjà en pourparlers avec des industriels pour liquider nos grands ateliers et qu'il avait même déjà des locataires à cet effet.

**M. le ministre.** C'est de la mauvaise foi!

**M. Dutoit.** C'est M. Tissier lui-même qui nous a indiqué qu'il était en pourparlers avec les usines Schneider, au Creusot, pour placer un certain nombre de cheminots: ce n'est pas un plan de liquidation et de remboursement cela, monsieur le ministre, que vous faut-il alors ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Il est tout de même affligeant de penser que lorsqu'une entreprise séculaire avec des installations répondant à une structure qui remonte à cent ans, est obligée, par suite de l'amélioration de la technique, de concentrer, de se replier, de se réorganiser, on considère que c'est liquider l'entreprise que de fermer ou de supprimer ce qui n'est plus utile.

Tout à l'heure, vous avez parlé, monsieur Dutoit, d'ateliers que l'on va fermer. Il est bien évident que nous sommes obligés de faire des concentrations; nous ne pouvons pas avoir de petits ateliers éparpillés, dispersés un peu partout, alors que nous devons moderniser l'outillage.

M. Dutoit a fait allusion à certains pourparlers avec MM. Schneider. Ceux-ci ne constituent pas une liquidation, mais traduisent la préoccupation du Gouvernement de ne pas laisser, par suite des réductions d'effectifs dans les ateliers en raison de la substitution du matériel électrique au matériel vapeur, de ne pas laisser ces ouvriers sans travail. S'entendre avec un industriel qui a du travail sur place, sans être obligé de déplacer ses employés, traduit tout simplement la préoccupation que nous avons de régler le problème social que pose la réorganisation du chemin de fer sans imposer des licenciements.

En déduire que c'est une liquidation générale, je dis que c'est de la mauvaise foi, et je regrette de ne pas pouvoir suivre et écouter davantage M. Dutoit. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

**M. Marrane.** On a dit la même chose pour le matériel aéronautique et pour la S. N. E. C. M. A.!

**M. le ministre.** Vous avez eu un des vôtres à la direction de l'aéronautique, et il ne nous a pas donné de tels exemples qu'aujourd'hui vous ayez le droit de nous le citer comme modèle. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

**M. Dutoit.** Permettez-moi encore une fois, avant de continuer mon exposé, de vous dire que le déficit de la Société nationale des chemins de fer français n'est pas nouveau. Au temps des anciennes compagnies, au temps où le rail était dirigé par les banquiers on ne faisait pas état du déficit parce qu'on considérait ces sociétés comme utiles pour la nation. Aujourd'hui, on prend prétexte du déficit de la Société nationale des chemins de fer français, aggravé par les conditions de vie, les bas salaires, pour porter un coup mortel à cette entreprise semi-nationalisée.

Je continue en indiquant que ces quelques exemples de fermetures de dépôts et de ventes de matériel, également de fermetures de nombreuses lignes secondaires, prouvent que le Gouvernement applique avant la discussion devant le Parlement...

**M. le ministre.** Laquelle ?

**M. Dutoit.** ...ce plan de liquidation afin de nous mettre devant le fait accompli.

Parallèlement à ce plan, le licenciement des cheminots devient de plus en plus inquiétant pour la sécurité des usagers du rail. L'effectif de la S. N. C. F. diminue régulièrement de 2.000 unités par mois.

**M. Pellenc.** Ce n'est pas beaucoup!

**M. Dutoit.** Pour vous, monsieur Pellenc, mais les cheminots ne raisonnent pas comme vous; ils raisonnent en travailleurs qui ont besoin de leurs salaires pour apporter du pain à la maison!

**M. le président.** Non, pas de ces colloques! Monsieur Dutoit, veuillez poursuivre votre intervention.

**M. Dutoit.** Je reprends. L'effectif de la S. N. C. F. diminue régulièrement de 2.000 unités par mois. Devant l'Assemblée nationale, vous avez prétendu, monsieur le ministre, qu'il n'y avait pas de licenciements de cheminots. M. Tissier lui-même nous a indiqué, devant la commission des transports, qu'il était en pourparlers avec les usines de Schneider pour lui envoyer des cheminots.

Des jeunes confirmés dans leur emploi avant leur départ au régiment sont, à leur retour, mutés dans un arrondissement éloigné de leur résidence, les mettant ainsi dans l'impossibilité d'accepter par suite du manque de logements. C'est le cas pour l'arrondissement de Lille.

D'autre part, je vous signale, si vous ne le savez pas encore, que les cheminots d'Epernay ont, vendredi dernier, cessé le travail pendant une demi-heure, et le lendemain de 9 h. 45 à midi, pour protester contre votre politique de licenciements. Dans ce centre, 50 apprentis pourvus de leur C. A. P., et ouvriers hautement qualifiés se sont vu offrir une place de manœuvre au service d'exploitation de la voie; certains d'entre eux se sont vu proposer le gardiennage d'un passage à niveau.

Cela caractérise votre régime entièrement soumis à l'étranger, qui veut faire de notre peuple un peuple de manœuvres et de chômeurs, pour mieux nous imposer la guerre anti-soviétique que le gouvernement est en train de préparer.

Cette politique qui, selon vous, est une politique de réorganisation des transports a des conséquences extrêmement graves non seulement pour les cheminots, mais pour les usagers eux-mêmes. Il ne se passe plus de jour sans que des cheminots ne soient victimes de la compression des effectifs les accidents se multiplient.

Le mois dernier, plusieurs cheminots ont été sérieusement blessés au cours de leur travail et, parmi eux, deux furent atteints mortellement.

Louis Devautour, de Périgueux, fut tué par un autorail au cours de son travail. Les causes sont le manque d'éclairage, l'absence de protection et le mauvais fonctionnement de l'aiguillage.

Le 23 janvier, Marius Bose trouvait la mort en gare de Raynal à Toulouse. Causes: huit agents de calage au lieu de seize.

D'autre part, à Château-Thierry, ce n'est qu'à la suite de trois déraillements, qui auraient pu avoir des conséquences graves, que l'on a remis un visiteur de nuit réclamé avec insistance par les délégués. Les réclamations des voyageurs et clients affluent dans les gares.

Dans le Sud-Est ont circulé avec des retards importants des trains formés avec des voitures non agencées pour le chauffage électrique.

Dans la banlieue de Lille, j'ai eu l'occasion d'intervenir dernièrement auprès du chef d'arrondissement au sujet du transport des voyageurs qui sont littéralement entassés dans des rames Talbot insuffisantes aux heures de pointe.

Vous n'avez qu'une seule idée: poursuivre la cadence de 2000 unités par mois — et peut-être plus, M. Pellenc l'a indiqué tout à l'heure — la réduction des effectifs, accélérer la liquidation de la S. N. C. F. avant le vote du Parlement.

La politique de liquidation du personnel de la S. N. C. F. met en danger la sécurité des usagers du rail, et c'est parce qu'elle avait dénoncé ce danger que M. le ministre des transports a rompu les relations avec la fédération des cheminots; mais, loin d'avoir diminué la C. G. T., votre coup de force a, au contraire, renforcé la confiance que les cheminots portent à leur fédération.

**M. le ministre.** Alors, dites-moi merci!

**M. Dutoit.** Déjà, en 1947, un ministre des transports a cru, lui aussi, en avoir fini avec les cheminots. Il a déplacé, révoqué des milliers de militants. Il espérait décapiter la direction des gros syndicats. Mais, malgré cette répression, malgré les diviseurs, les cheminots ont renforcé leur organisation. Et, aujourd'hui comme hier, il ne suffira pas de rompre pour supprimer le mécontentement et la colère qui grandissent chaque jour. Les cheminots ne veulent plus les frais de votre politique des transports au service de la guerre. La mise en place de votre projet de réorganisation, c'est la mise en place du dispositif de guerre en ce qui concerne les transports.

Liquider la S. N. C. F., mettre nos moyens de transport à la disposition du pays qui possède le pétrole, c'est préparer la mise au pas de la France. Les travailleurs entendent, par leur union, s'opposer à votre plan. En luttant contre votre politique, ils ont la certitude de lutter pour sauver l'indépendance du pays. Ils exigent que leurs traitements et salaires soient discutés au sein de la commission des conventions collectives et non entre le ministre et le directeur de la S. N. C. F.

Plus de 100.000 cheminots gagnent moins de 14.000 francs par mois pour 48 heures de travail par semaine. De plus, vous faites un discernement entre les travailleurs. Les cheminots n'ont pas bénéficié de la dernière augmentation des allocations familiales. Nous sommes persuadés que le blocage des crédits à la S. N. C. F. n'a pas d'autre but que d'aggraver cette politique de misère pour les travailleurs et de ruine pour le pays; mais, si vous agissez contre les intérêts des cheminots, contre l'intérêt du pays, soyez persuadés que vous trouverez en face de vous les travailleurs fraternellement unis pour imposer une politique de paix et un Gouvernement qui donnera satisfaction aux légitimes revendications des travailleurs du rail. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement ?

**M. le rapporteur.** La commission repousse l'amendement.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

**M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

| | |
|---|---|
| Nombre de votants | 315 |
| Majorité absolue | 158 |
| Pour l'adoption | 18 |
| Contre | 297 |

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Il n'y a pas d'autre observation sur l'article 2 ?...

Je le mets aux voix.

(*L'article 2 est adopté.*)

**M. le président.** « Art. 3. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est autorisé à engager, en 1951, par anticipation sur les crédits qui lui seront alloués pour l'exercice 1952, des dépenses se montant à la somme totale de 4.006.780.000 francs et répartis par service et par chapitre, conformément à l'état B annexé à la présente loi ».

L'article 3 est réservé jusqu'au vote de l'état B annexé.

Je donne lecture de l'état B:

ETAT B

*Tableau des autorisations d'engagement de dépenses par anticipation sur les crédits de 1952.*

**Travaux publics, transports, tourisme.**

I. — TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, TOURISME

« Chap. 3140. — Institut géographique national. — Remboursement de frais, 12 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3260. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires, 3.020.180.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3280. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations ordinaires, 518 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3290. — Ports maritimes. — Entretien et réparations ordinaires, 329.200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3300. — Etablissements de signalisation maritime de la métropole. — Fonctionnement et réparations ordinaires, 107.400.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3310. — Etablissements de signalisation maritime des territoires d'outre-mer. — Fonctionnement et réparations ordinaires, 20 millions de francs. » — (*Adopté.*)

Il n'y a pas d'observation ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 3 et de l'état B.

(*L'ensemble de l'article 3 et de l'état B est adopté.*)

**M. le président.** « Art. 4. — Le montant des travaux complémentaires de premier établissement dont l'exécution pourra être autorisée, en 1951, sur les lignes d'intérêt général secondaires concédées à la compagnie de chemins de fer départementaux, est fixé au maximum, y compris le matériel roulant, à la somme de 21.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Art. 5. — Est approuvé l'avenant n° 1, en date du 25 octobre 1950, à la convention passée, le 10 mars 1947, entre le ministre des travaux publics et des transports et la société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, en vue de la résiliation amiable de la concession du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, convention approuvée par l'article 5 de la loi de finances n° 48-1992 du 31 décembre 1948. » — (*Adopté.*)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 13 —

## TRANSMISSION DE PROPOSITIONS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, complétant les articles 639 et 640 du code d'instruction criminelle.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 81, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, déposée au Conseil de la République et adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à subventionner l'achèvement du monument des Bretons des forces françaises libres à Camaret. (N° 717, année 1950.)

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 82, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la compétence des juges de paix en matière de contrat de travail.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 83, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter la loi du 2 juillet 1850 relative aux mauvais traitements exercés envers les animaux domestiques.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 84, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

— 14 —

## DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. Léo Hamon une proposition de loi tendant à modifier l'article 1er du décret-loi du 1er juillet 1939, afin de permettre aux commerçants, industriels et artisans d'introduire une action en revision du prix de leur loyer lorsque, par le jeu d'une clause d'échelle mobile, ce prix se trouve modifié de plus d'un quart.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 87, et distribuée. Conformément à l'article 14 de la Constitution, elle sera transmise au bureau de l'Assemblée nationale.

— 15 —

## DEPOT DE RAPPORTS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Emilien Lieutaud un rapport fait au nom de la commission de la presse, de la radio et du cinéma, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 15 de la loi n° 49-956 du 16 juillet 1949 sur les publications destinées à la jeunesse. (N° 886, année 1950.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 85 et distribué.

J'ai reçu de M. Rochereau un rapport supplémentaire fait au nom de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques. (Nos 793, 866 et 904, année 1950.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 86 et distribué.

— 16 —

## REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance, précédemment fixée au jeudi 8 février, à quinze heures et demie.

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Industrie et commerce). (Nos 818, année 1950, et 71, année 1951, M. Roger Duchet, rapporteur; avis de la commission de la presse, de la radio et du cinéma; M. Cornu, rapporteur, et avis de la commission de la production industrielle.)

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques. (Nos 793 et 866, année 1950 et 86, année 1951, M. Rochereau, rapporteur; n° 904, année 1950, avis de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, M. de La Gontrie, rapporteur.)

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à accorder aux ouvriers mineurs le payement de la journée chômée de la Sainte-Barbe. (Nos 822, année 1950 et 70, année 1951, M. de Villoutreys, rapporteur.)

Discussion de la proposition de résolution de MM. Léo Hamon et Menu, tendant à inviter le Gouvernement à restreindre le nombre des documents d'état-civil requis devant les administrations et à instituer un livret de famille national modèle. (Nos 95 et 499, année 1950, M. Rabouin, rapporteur; et n° 549, année 1950, avis de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), M. Léo Hamon, rapporteur.)

Discussion de la proposition de résolution de M. Delalande, tendant à inviter le Gouvernement à faire procéder d'urgence au vote d'une loi réglementant les sociétés dites de crédit différé. (Nos 363, année 1950, et 36, année 1951, M. Delalande, rapporteur.)

Discussion des propositions de résolution: 1° de M. Michel Debré relative à une politique du logement; 2° de MM. Brizard et Rochereau, tendant à inviter le Gouvernement à réserver à la reconstruction et à la construction d'immeubles neufs une beaucoup plus large part des fonds provenant de l'aide Marshall. (Nos 820, année 1949, 191 et 273, année 1950, Mme Jacqueline Thome-Patenôtre, rapporteur.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt heures vingt-cinq minutes.*)

*Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,*
CH. DE LA MORANDIÈRE.

**Modification aux listes électorales des membres des groupes politiques.**

GROUPE DES RÉPUBLICAINS INDÉPENDANTS

(41 membres au lieu de 42.)

Supprimer le nom de M. Totolehibe.

**Election d'un sénateur.**

M. Marcou a été élu, le 4 février 1951, sénateur de la Guinée (1re section), en remplacement de M. Ferracci, décédé.

M. Marcou est appelé à faire partie du 4e bureau, auquel appartenait son prédécesseur.

**Errata**

*au compte rendu* in extenso *de la séance du jeudi 1er février 1951.*

I. — Page 324, 1re colonne, rubrique n° 3, 3e ligne,

**Au lieu de:** « tendant à compléter l'article 23 *bis* »,

**Lire:** « tendant à compléter l'article 23 ».

II. — Page 324, 2e colonne, rubrique n° 5, antépénultième ligne,

**Au lieu de:** « Sainte-Barge »,

**Lire:** « Sainte-Barbe ».

III. — Page 325, 2e colonne, 1re ligne,

**Au lieu de:** « Commission de la reconstruction et de l'urbanisme »,

**Lire:** « Commission de la reconstruction et des dommages de guerre ».

# QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 6 FEVRIER 1951

Application des articles 84 à 86 du règlement, ainsi conçus:

« Art. 84. — *Tout sénateur qui désire poser une question orale au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions orales doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; sous réserve de ce qui est dit à l'article 87 ci-dessous, elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur.*

« *Les questions orales sont inscrites sur un rôle spécial au fur et à mesure de leur dépôt.*

« Art. 85. — *Le Conseil de la République réserve chaque mois une séance pour les questions orales posées par application de l'article 84. En outre, cinq d'entre elles sont inscrites, d'office, et dans l'ordre de leur inscription au rôle, en tête de l'ordre du jour de chaque mardi.*

« *Ne peuvent être inscrites à l'ordre du jour d'une séance que les questions déposées huit jours au moins avant cette séance.*

« Art. 86. — *Le président appelle les questions dans l'ordre de leur inscription au rôle. Après en avoir rappelé les termes, il donne la parole au ministre.*

« *L'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes.*

« *Si l'auteur de la question ou son suppléant est absent lorsqu'elle est appelée en séance publique, la question est reportée d'office à la suite du rôle.*

« *Si le ministre intéressé est absent, la question est reportée à l'ordre du jour de la plus prochaine séance au cours de laquelle doivent être appelées des questions orales* ».

**199.** — 6 février 1951. — **M. Marcel Plaisant** demande à **M. le ministre de la défense nationale** pourquoi son département ne produit aucun communiqué relatif au bataillon des volontaires français en Corée, commandé par le général Monclar, de nature à édifier les Français et les étrangers sur les faits d'armes et les affaires auxquels participe cette unité française pour la défense de l'indépendance et de la liberté des peuples.

**200.** — 6 février 1951. — **M. André Liotard** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** quelles mesures a prises son département pour venir en aide aux populations de Madagascar éprouvées par des cyclones récents, notamment: 1° Antalaha (février 1950), à la suite duquel les intéressés demandaient des secours aux populations les plus nécessiteuses et, pour la plus grande partie des dégâts, des emprunts à long terme et à faible intérêt; 2° Fort-Dauphin (janvier 1951), etc.; souligne l'intérêt d'une réserve de crédits destinés à faire face aux conséquences les plus brutales des calamités de cet ordre.

# QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 6 FEVRIER 1951

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

## LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Conseil de la République.)

**Présidence du conseil.**

Nos 1534 Marc Rucart; 2021 Léo Hamon; 2289 Gaston Chazette; 2435 Jean Bertaud.

**Agriculture.**

Nos 2147 général Corniglion-Molinier; 2215 Emilien Lieutaud; 2268 Louis Lafforgue; 2341 Jean Doussot; 2366 Jean Biatarana; 2267 Gaston Chazette; 2368 Emile Durieux; 2369 Jacques Destrée; 2406 Jean Bène.

**Anciens combattants et victimes de la guerre.**

Nos 1580 Jean Coupigny; 2269 Michel de Pontbriand.

**Budget.**

Nos 2271 André Litaise; 2342 Gabriel Tellier; 2416 Etienne Restat; 2417 Michel Yver; 2438 Alfred Westphal.

**Défense nationale.**

Nos 2073 Francis Dassaud; 2370 André Litaise; 2391 Jean Biatarana; 2439 Jean Coupigny; 2440 Jean Coupigny; 2441 Jacques de Menditte.

**Education nationale.**

Nos 2246 Yvon Razac; 2219 Paul Symphor; 2412 Maurice Pic; 2429 Gaston Chazette.

**Finances et affaires économiques.**

Nos 767 Charles Cros; 840 André Dulin; 1158 René Depreux.

Nos 274 Henri Rochereau; 694 Maurice Pic; 797 Paul Baratgin; 841 René Coty; 842 Henri Rochereau; 843 Jacques Gadoin; 889 Pierre Boudet; 890 Pierre Boudet; 899 Gabriel Tellier; 1082 Paul Baratgin; 1109 André Lassagne; 1112 Alfred Westphal; 1269 Auguste Pinton; 1285 Etienne Raboin; 1305 Fernand Auberger; 1351 Jean Bertaud; 1370 Jean Clavier; 1393 Edgar Tailhades; 1402 Franck-Chante; 1434 Franck-Chante; 1499 Maurice Walker; 1500 Maurice Walker; 1529 Jacques de Menditte; 1699 Yves Jaouen; 1759 Pierre Couinaud; 1764 Jean Durand; 1765 Alex Roubert; 1810 Raymond Bonnefous; 1828 Marcel Boulangé; 1836 Jean Doussot; 1837 Alex Roubert; 1872 Pierre Couinaud; 1877 Pierre Couinaud; 1881 Pierre Couinaud; 1883 Bernard Lafay; 1894 Alfred Westphal; 1910 Marc Bardon Damarzid; 1929 Edgar Tailhades; 1938 Maurice Pic; 1939 Alex Roubert; 1947 Yves

Jaouen; 1948 Joseph-Marie Leccia; 2027 Raymond Dronne; 2047 Pierre Couinaud; 2048 Pierre Couinaud; 2050 Pierre Couinaud; 2052 Pierre Couinaud; 2069 Jacques Beauvais; 2083 René Depreux; 2084 René Depreux; 2089 Camille Héline; 2091 Camille Héline; 2094 André Lassagne; 2137 Gaston Chazette; 2164 Antoine Courrière; 2165 Camille Héline; 2166 René Radius; 2180 Martial Brousse; 2181 Raymond Dronne; 2184 Jules Pouget; 2207 Gaston Chazette; 2227 Antoine Avinin; 2228 Emile Durieux; 2229 Henri Martel; 2251 René Depreux; 2252 Luc Durand-Réville; 2254 Georges Laffargue; 2277 Paul Pauly; 2295 Marcel Breton; 2297 Louis Lafforgue; 2330 Marcel Boulangé; 2331 Bernard Chochoy; 2332 Claudius Delorme; 2334 Jules Patient; 2335 Jules Patient; 2352 André Méric; 2371 Gaston Chazette; 2378 Suzanne Crémieux; 2379 Paul Giauque; 2380 Paul Giauque; 2407 Marie-Hélène Cardot; 2408 Marcel Molle; 2419 Jacques de Maupéou; 2433 Marcel Breton; 2443 André Diethelm; 2444 Marcel Lemaire; 2445 Marcel Lemaire; 2446 Marcel Lemaire.

AFFAIRES ÉCONOMIQUES

Nos 1916 Jean Geoffroy; 2041 Jean Geoffroy.

**Forces armées (air).**

N° 2328 Marc Rucart.

**France d'outre-mer.**

N° 2337 Mamadou Dia.

**Intérieur.**

N° 2421 René Depreux.

**Reconstruction et urbanisme.**

Nos 2201 Yves Jaouen; 2383 Jean Berlaud; 2414 Camille Héline; 2424 Gabriel Tellier; 2425 Gabriel Tellier; 2434 Jacqueline Thome-Patenotre; 2451 Bernard Chochoy.

**Santé publique et population.**

Nos 2387 Jacqueline Thome-Patenôtre; 2452 Luc Durand-Réville.

**Travail et sécurité sociale.**

Nos 2121 Marcel Breton; 2454 Roger Menu.

**Travaux publics, transports et tourisme.**

N° 2428 Camille Héline

## BUDGET

**2552.** — 6 février 1951. — **M. Edgar Tailhades** demande à **M. le ministre du budget,** se référant à la réponse qu'il a faite à la question écrite n° 16322 posée par M. Joseph Denais (*Journal officiel*, débats parlementaires du 26 janvier 1951), si une société à responsabilité limitée ayant pour objet « l'exploitation de salles de réunion, cercles, salles de thé, restaurant et jeux » qui s'est vu retirer l'autorisation des jeux et a dû sous-louer les locaux dont elle disposait ainsi qu'une petite partie de l'ensemble du mobilier nécessaire à l'exploitation du fonds, la plus grande partie de ce mobilier appartenant aux sous-locataires, doit être de ce chef soumise à la contribution des patentes.

## EDUCATION NATIONALE

**2553.** — 6 février 1951. — **M. Marcel Léger** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si des dispenses d'âge peuvent être accordées au concours d'entrée du conservatoire national de musique à des étudiants pouvant justifier que leur préparation au conservatoire a été interrompue par la guerre ou maladie.

**2554.** — 6 février 1951. — **M. Max Monichon** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** les conséquences de l'arrêté du 15 décembre 1950, et en particulier de l'article 1er, ainsi que les conditions dans lesquelles les bourses communales et départementales pourront être attribuées par les assemblées locales.

**2555.** — 6 février 1951. — **M. André Southon** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si, pour une institutrice, ancienne normalienne, titulaire du C. A. P., actuellement déléguée rectorale dans un établissement du second degré, titulaire de deux licences d'enseignement, inscrite au plan de liquidation en application des prescriptions du décret du 25 septembre 1947 et faisant l'objet d'une inspection générale favorable, les années de service dans l'enseignement primaire peuvent entrer en ligne de compte dans le calcul de l'ancienneté nécessaire pour l'obtention d'une délégation ministérielle, étant entendu que les bénéficiaires, à titres et mérites égaux, sont recrutés suivant leur ancienneté de services.

## FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

**2556.** — 6 février 1951. — **M. Abel Durand** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si, en matière de mutation d'immeubles sinistrés, la réalisation de la condition suspensive, dont la date détermine les droits applicables en vertu de l'article 213 du décret du 9 décembre 1948, doit s'entendre du jour du prononcé du jugement rendu par le tribunal, en chambre du conseil et autorisant la mutation, ou, au contraire, de l'expiration du délai d'appel du jugement rendu, c'est-à-dire un mois après la notification à M. le procureur de la République, conformément à l'article 6 de la loi du 15 juillet 1944.

**2557.** — 6 février 1951. — **M. Robert Brizard** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si une société en « commandite simple » qui a exercé l'option prévue par l'article 93 du décret du 9 décembre 1948, entraînant son assujettissement à l'impôt sur les bénéfices des personnes morales, qui se transforme en société en nom collectif, ainsi que ses statuts l'y autorisent, est liée par l'option formulée par la société en commandite ou si elle a la possibilité de choisir d'être assujettie au régime d'imposition normal des sociétés de personnes.

## FRANCE D'OUTRE-MER

**2558.** — 6 février 1951. — **M. Paul Gondjout** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** la suite qu'il compte donner aux vœux réitérés des assemblées locales et du grand conseil de l'A. E. F. sur la suppression des sociétés indigènes de prévoyance.

**2559.** — 6 février 1951. — **M. Raphaël Saller** expose à **M. le ministre de la France d'outre-mer:** 1° qu'il a été statué tout récemment sur un concours pour la construction d'un hôpital de 3.000 lits à Dakar, concours ouvert à la fois entre architectes et entrepreneurs, c'est-à-dire sans projet d'architecte, sur simples croquis et schémas de principe; 2° que le règlement du concours prévoit, contrairement aux règles habituelles, que les projets classés reçoivent, s'il n'y est pas donné suite, au lieu d'une prime fixe, une prime proportionnelle égale à 0,80 p. 100 du montant des dépenses prévues par l'auteur pour la construction; 3° qu'en exécution de cette disposition, les concurrents qui ont présenté des projets évalués respectivement à 14 milliards et 9 milliards de francs peuvent être appelés à percevoir respectivement 112 millions et 72 millions, soit, au total, 184 millions, alors que les crédits disponibles ne s'élèvent qu'à 30 millions seulement; 4° qu'en effet, antérieurement au jugement du concours, il avait été décidé que l'on ne construirait pas cet hôpital de 3.000 lits et que l'on se bornerait à réaliser un projet de 1.000 lits seulement, techniquement et financièrement plus raisonnable; par conséquent, que le concours devient parfaitement inutile et que la dépense de 184 millions sera faite en pure perte; et demande dans quelles conditions un tel concours a pu être lancé, notamment si les organismes de contrôle ont pu exercer leur rôle avant le lancement du concours; en outre, s'il n'estime pas qu'il y a dilapidation des deniers publics et, dans l'affirmative, quelles sanctions il compte prendre contre les responsables.

## RECONSTRUCTION ET URBANISME

**2560.** — 6 février 1951. — **M. Henri Varlot** expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** qu'une commune, chef-lieu de canton, se propose de construire un bâtiment à usage, d'une part, de bureaux pour la perception et la caisse d'épargne, d'autre part, de logements destinés au percepteur et au caissier de la caisse d'épargne; et demande si le bénéfice des primes à la construction instituées par la loi du 21 juillet 1950 pourrait, au titre des logements que contiendra le futur immeuble, être refusé à cette commune pour le seul motif que ces logements constitueraient l'accessoire d'un contrat de travail, alors que: 1° aucun contrat de travail ni lien juridique analogue n'existe entre la commune et les fonctionnaires intéressés; 2° la circulaire ministérielle du 2 août 1950 prévoit expressément l'attribution de primes aux locaux affectés en partie à l'exercice d'une fonction publique; 3° il sera beaucoup plus rationnel de louer les logements à construire aux fonctionnaires qui utiliseront les bureaux voisins plutôt que de louer ces logements à des particuliers quelconques en laissant ces fonctionnaires rester locataires chez d'autres particuliers; 4° l'initiative prise par la commune, et qui, malgré la prime, lui imposera une charge budgétaire assez lourde, est de nature à faciliter considérablement l'exécution et la continuité des services financiers de l'Etat; 5° les motifs qui ont incité le Parlement à décider que les primes ne seront pas accordées pour des locaux destinés à être occupés comme accessoires du contrat de travail ne s'appliquent manifestement pas au cas présent.

# REPONSES DES MINISTRES

## AUX QUESTIONS ECRITES

### BUDGET

**2310. — M. Bernard Chauchoy** rappelle à **M. le ministre du budget** que la loi n° 48-809 du 13 mai 1948 a prévu dans son article 27 qu'à partir d'une date qui sera fixée par décret, les bases de la contribution foncière des propriétés non bâties seront calculées d'après de nouveaux tarifs d'évaluation, etc., qu'à la suite des travaux exécutés en application des articles 27 et suivants de la loi susvisée, les opérations de revision accélérée des bases d'évaluation touchent à leur fin et l'accord est réalisé entre l'administration et les commissaires communaux dans la grande majorité des communes; et demande: 1° s'il envisage de rendre effectives pour 1951 les nouvelles bases de la contribution foncière des propriétés non bâties dans lesdites communes; 2° dans l'affirmative, s'il peut envisager de faire connaître aux maires de ces communes l'incidence, même approximative, des évaluations nouvelles sur la valeur du centime communal par l'intermédiaire du principal fictif, la connaissance de cette donnée étant du plus haut intérêt pour permettre aux maires de proposer leur budget et d'évaluer le nombre de centimes dont ils auront à demander le vote. (*Question du 30 novembre* 1950.)

*Réponse.* — Les résultats de la revision accélérée des évaluations des propriétés non bâties ne seront pas utilisés pour les impositions de l'année 1951.

---

**2343. — M. Gabriel Tellier** demande à **M. le ministre du budget si,** indépendamment des dispositions d'ordre général applicables à tous les commerçants, des dispositions légales particulières aux restaurateurs les obligent à conserver le double des factures remises aux clients; et, dans l'affirmative, si cette disposition s'applique à toutes les notes de restaurant, quel qu'en soit le montant et pendant combien de temps ces notes doivent être conservées. (*Question du 7 décembre* 1950.)

*Réponse.* — Aux termes de l'article unique de l'arrêté du 31 octobre 1946 (*Journal officiel* du 1er novembre), non abrogé, les restaurateurs sont tenus, d'une part, de remettre aux clients une note détachée d'un carnet à souche et, d'autre part, de conserver les souches de ces carnets « pendant le délai prévu pour la conservation des pièces justificatives du chiffre d'affaires ». Aux termes de l'article 297 2° du code général des impôts ce délai est de trois ans à compter de l'établissement des pièces justificatives.

---

**2393 — M. Jean Boivin-Champeaux** demande à **M. le ministre du budget** quelle est sa décision relativement à l'application aux commissaires et employés des associations syndicales de remembrement de la convention collective du 14 mars 1947, sur le régime des retraites des cadres et s'il considère lesdites associations comme des établissements publics ou comme des entreprises privées; rappelle que l'article 23 de la loi du 16 mai 1946 disposant que le statut du commissaire au remembrement et du personnel des associations syndicales est celui des entreprises privées, la parité en matière d'émoluments et d'indemnités diverses avec les agents temporaires ou contractuels du M. R. U. n'a pu être obtenue par les intéressés; que, par contre, l'article 6 de l'arrêté interministériel du 11 octobre 1946 disposant que les associations syndicales de remembrement sont des établissements publics, les règles du cumul leur ont été appliquées; que le Conseil d'Etat, dans un arrêt en date du 19 mai 1948, a conclu qu'aucune clause du contrat d'engagement d'un directeur du remembrement ne le distingue d'un contrat de travail du droit privé, qu'en conséquence, le décret n° 49-1224 du 28 août 1949, portant règlement de retraites applicables à certaines catégories d'agents de l'Etat, ne semble pas applicable aux personnels des associations syndicales de remembrement. (*Question du 21 décembre* 1950.)

*Réponse.* — En vertu des dispositions de l'article 23 de la loi validée des 11 octobre 1940, 12 juillet 1941 modifiée par la loi du 16 mai 1946, les associations syndicales de remembrement sont des établissements publics, dont le financement est d'ailleurs assuré par le budget de l'Etat. Cette nature juridique du groupement employeur n'exclut pas que les commissaires au remembrement relèvent d'un statut de droit privé, comme le précise du reste ledit article 23. Aussi le Conseil d'Etat a-t-il pu conclure, en 1948, qu'aucune clause du contrat d'engagement d'un directeur du remembrement ne distingue cette convention d'un contrat de travail du droit privé. Mais l'affiliation des agents d'un établissement au régime de retraite complémentaire de la convention collective nationale du 14 mars 1947 ou à celui institué en faveur de certains agents de l'Etat par le décret du 28 août 1949 n'est pas fonction de la nature du contrat de travail ou du mode de rémunération du personnel. Elle est fonction de la nature juridique de l'organisme employeur. Or la convention collective du 14 mars 1947 vise essentiellement le personnel des entreprises du secteur privé. Au surplus elle n'engage que ses signataires et les employeurs qui y ont adhéré volontairement. Tel n'est pas le cas de l'Etat, ni même d'un certain nombre d'organisations du secteur privé ou du secteur semi-public. Elle n'est donc pas applicable aux employés des associations syndicales de remembrement. Ceux-ci, en qualité d'agents d'un établissement public, entrent par contre dans le champ d'application du décret n° 49-1224 du 28 août 1949 portant règlement de retraite applicable à certaines catégories d'agents de l'Etat.

---

**2395. — M. Jean Reynouard** demande à **M. le ministre du budget:** 1° quelle est la taxe d'enregistrement applicable en cas de vente réalisée dans les conditions suivantes: achat d'un immeuble dont la construction sera financée entièrement et uniquement par les sommes versées par le ministère de la reconstruction au titre d'une créance relative à un dommage de guerre, étant précisé que la cession aura lieu pour un prix correspondant à un tiers environ de la valeur de la créance concernant le dommage de guerre, comme cela est admis pour les cessions de dommages, la vente prenant effet immédiatement, mais la prise de possession étant différée jusqu'à la date de l'achèvement de l'immeuble; 2° si les taxes d'enregistrement doivent être calculées sur le prix de cession réel fixé seulement au tiers de la valeur de la créance qui permettra de reconstruire l'immeuble en raison des différents risques à courir entre le moment de la vente et de la prise de possession (tels que délais plus ou moins longs de recouvrement de la créance, arrêts de la construction, etc.) ou si elles doivent être calculées sur une autre base et dans ce cas laquelle. (*Question du 21 décembre* 1950.)

*Réponse.* — Sous réserve de l'examen des termes de l'acte et des circonstances particulières de l'affaire, la vente visée ci-dessus doit être considérée comme ayant pour objet un immeuble à construire, envisagé dans son état futur d'achèvement. Il s'ensuit: 1° que le contrat est passible, pour le tout, des droits et taxes qui frappent les ventes immobilières; 2° que ces droits et taxes doivent être perçus sur le prix stipulé ou sur la valeur vénale réelle de l'immeuble, tel qu'il sera une fois terminé, si cette valeur est supérieure au prix.

---

**2398. — M. André Mério** expose à **M. le ministre du budget** que l'article 10 du décret n° 50-1135 du 18 septembre 1950 portant aménagements fiscaux en faveur de la construction, stipule au paragraphe B « acquisition des terrains »: « qu'il contienne (l'acte) la déclaration que le terrain est destiné à la construction des maisons dont les trois quarts au moins de la superficie seront affectés à l'habitation »; et demande: 1° si, pour la réduction de moitié des frais d'enregistrement dans le cadre précité, c'est la construction qui doit avoir les trois quarts de la superficie du terrain, ou bien si ce sont les trois quarts de la maison qui doivent être affectés à l'habitation; 2° si, considérant qu'un citoyen veut bâtir sur un terrain de 400 mètres carrés une maison de 120 mètres carrés à usage exclusivement privé pour habiter avec sa famille, il peut bénéficier de la réduction de 50 p. 100 des frais d'enregistrement et des avantages fiscaux prévus par le décret n° 50-1135. (*Question du 21 décembre* 1950.)

*Réponse.* — 1° La réduction de droits et de taxes édictée par l'article 10 du décret n° 50-1135 du 18 septembre 1950, en faveur des acquisitions de terrains à bâtir, est subordonnée à la condition que les trois quarts au moins de la superficie totale des maisons édifiées sur le terrain acquis soient affectés à l'habitation, mais aucun minimum n'est imposé pour la superficie de ces maisons par rapport à celle du terrain; 2° Réponse affirmative si toutes les autres conditions fixées par le texte se trouvent remplies.

---

**2409. — M. Paul Symphor** expose à **M. le ministre du budget** que deux décisions de la direction des contributions indirectes tendent à déterminer les conditions de vente en « magasins-cave » des bananes en provenance des départements et territoires d'outre-mer; que la première est du 10 octobre portant le numéro 255 et la seconde du 10 novembre 1950 sous le numéro 5714, que ces deux textes ont donné lieu à des interprétations différentes et même contradictoires quant à la position de ces ventes par rapport à la taxe sur les transactions de 1 p. 100 et à la taxe locale de 1,75 p. 100; que dans certains cas ces taxes sont considérées comme étant dues par les importateurs tandis que dans d'autres elles le seraient pour le compte des vendeurs c'est-à-dire des expéditeurs, ce qui détruirait l'effet des ventes en « magasin-cave »; et, demande quelle est l'interprétation exacte qu'il faut donner à ces deux décisions. (*Question du 22 décembre* 1950.)

*Réponse.* — Des deux décisions citées par l'honorable parlementaire, seule celle du 10 octobre 1950, n° 255 C. I., traite des ventes en « magasin cale » mais, ni l'une, ni l'autre ne sont relatives à des ventes de bananes. Le seul lien qui permette de rattacher ces deux décisions doit être cherché dans l'interprétation qu'elles donnent de la notion d'affaires faites en France pour l'application des taxes sur le chiffre d'affaires. La décision du 10 octobre (de portée générale puisqu'elle ne vise aucun commerce particulier), assimile à des ventes en entrepôt de douane et permet, par suite, de considérer comme faites hors de France des ventes de marchandises, en provenance de l'étranger ou des départements d'outre-mer, qui sont placées, à leur arrivée sur le sol métropolitain, sous le régime douanier du « magasin cale ». La décision n° 5714 du 10 novembre, est relative à des ventes effectuées en France, par l'intermédiaire de commissionnaires agissant d'ordre et pour le compte de négociants installés à l'étranger ou dans les départements français d'outre-mer. Ces ventes portent sur des marchandises importées ferme sur le territoire métropolitain et la décision précédente ne saurait leur être appliquée.

---

**2442. — M. Mamadou Dia** signale à **M. le ministre du budget** qu'en vertu d'une circulaire récente de son département, le relèvement du taux de base annuel de la retraite du combattant, applicable à compter du 1er janvier 1950 aux bénéficiaires âgés de soixante ans

demeure sans effet pour les retraités métropolitains, résidant dans les territoires d'outre-mer de la zone du franc C. F. A. ainsi que pour les originaires des quatre communes du plein exercice assimilés aux métropolitains en raison du principe de la conversion adopté par le Gouvernement; que cette mesure constitue une injustice de plus à l'égard des combattants des territoires de la zone du franc C. F. A. par rapport à leurs camarades métropolitains qui voient doubler leur retraite du combattant; proteste encore une fois entre le principe de la reconversion toujours préjudiciable aux anciens combattants autochtones et lui demande d'envisager de revoir sa position dans l'intérêt d'une politique équitable d'Union française. (*Question du 4 janvier 1951.*)

*Réponse.* — Les craintes exprimées par l'honorable parlementaire ne sont pas fondées puisque, bénéficiant jusqu'à maintenant du taux réservé aux anciens combattants âgés de plus de cinquante-cinq ans (1.272 francs métropolitains), les intéressés percevront désormais le taux supérieur (2.544 francs métropolitains): la conversion en francs C. F. A., commandée par l'existence de ce franc, ne change en rien le rapport des deux taux.

---

2456. — **M. Auguste Pinton** demande à **M. le ministre du budget** en ce qui concerne la péréquation de la pension d'un fonctionnaire de l'Etat prévue par la loi du 20 septembre 1948: 1° si l'on doit compter comme services militaires les services accomplis au cours de la guerre 1914-1918 à la disposition du réseau, au titre des subdivisions complémentaires territoriales de chemin de fer de campagne; 2° si ces mêmes services comptent comme services militaires si l'agent qui les a accomplis est classé en affectation spéciale; 3° ces mêmes services donnant lieu à mention: « Au réseau, campagne simple », s'ils donnent lieu aux bénéfices de campagne. (*Question du 9 janvier 1951.*)

*Réponse.* — 1° Réponse affirmative; 2° réponse négative, cf. conseil d'Etat, contentieux affaire Simonin, 25 mars 1942; 3° réponse affirmative; sous réserve que conformément aux dispositions de l'article II (§ II), 2°, le fonctionnaire puisse également prétendre à des bénéfices de campagnes doubles.

---

## EDUCATION NATIONALE

2377. — **M. Edgard Tailhades** expose à **M. le ministre de l'éducation** nationale que le muséum d'histoire naturelle de Nîmes est susceptible d'être nationalisé dans un avenir proche et demande si dans cette éventualité le conservateur de ce muséum pourra bénéficier de l'article 9 de la loi du 27 février 1948 qui permet « le maintien en fonction après l'âge normal de mise à la retraite des fonctionnaires frappés de sanctions par le Gouvernement de l'Etat français ». (*Question du 19 décembre 1950.*)

*Réponse.* — Si le conservateurs actuel du muséum d'histoire naturelle de Nîmes a été effectivement destitué par le gouvernement de Vichy, il pourra, dans l'éventualité d'un classement — et non d'une nationalisation — de cet établissement, bénéficier, après examen de son dossier, de l'article 9 de la loi du 27 février 1948, autorisant le maintien en fonctions après l'âge de la retraite, des fonctionnaires frappés par le gouvernement de l'Etat français, compte tenu de la catégorie à laquelle ils appartiennent.

---

2411. — **M. Gaston Chazette** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale:** 1° le nombre de bourses complémentaires; 2° le nombre de bourses de lycées et collèges; 3° le nombre de bourses de l'enseignement technique qui ont été accordées dans le département de la Creuse au titre de l'exercice 1950; 4° le montant du crédit affecté dans ce même département en 1950 pour chaque catégorie de bourses; 5° enfin, le nombre de candidats présentés, reçus et satisfaits dans chaque catégorie. (*Question du 26 décembre 1950.*)

*Réponse:*

INSPECTION ACADÉMIQUE DE LA CREUSE

*Bourses nationales en 1950.*

| | SECOND DEGRÉ Lycées et collèges. | | | PREMIER DEGRÉ Cours complémentaire. | | | ENSEIGNEMENT TECHNIQUE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N. P. | P. N. | Total. | N. P. | P. N. | Total. | N. P. | P. N. | Total. |
| Candidats présentés | 188 | 16 | 204 | 56 | 4 | 60 | 60 | 1 | 61 |
| Candidats proposés par les différentes commissions | 127 | 16 | 143 | 48 | 4 | 52 | (1) 44 | (2) 0 | 44 |
| Candidats acceptés | 90 | 16 | 106 | 8 | 1 | 9 | 32 | 0 | 32 |
| Crédits affectés | 2.342.718 | | | 69.660 | | | 530.717 | | |

(1) Huit candidats ont été éliminés à l'examen.

(2) Un candidat éliminé à l'examen.

---

## FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

2095. — **M. Georges Maire** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les titulaires des pensions civiles, péréquées depuis plus d'un an, ne bénéficient pas des augmentations correspondantes aux modifications de traitements intervenues depuis la loi du 20 septembre 1948, alors que la péréquation avait pour but essentiel, une fois le taux de pourcentage attribué à une pension civile de la faire bénéficier automatiquement des avantages accordés aux fonctionnaires en activité, dans l'emploi ou la fonction occupés par le fonctionnaire retraité; et lui demande les raisons pour lesquelles les agents comptables du Trésor n'auraient encore reçu aucune instruction au sujet de la revalorisation des pensions, liée à l'application depuis janvier 1950 des nouvelles échelles de traitements. (*Question du 17 octobre 1950.*)

*Réponse.* — Conformément aux dispositions de l'article 17 de la loi n° 48-1450 du 20 septembre 1948 portant réforme du régime des pensions civiles et militaires, le montant de chaque pension est calculé sur les émoluments d'activité afférents à l'emploi ou grade, classe et échelon, occupés effectivement par le retraité depuis six mois au moins au moment de son admission à la retraite. Les traitements et soldes des personnels de l'Etat ayant été augmentés à compter des 1er janvier et 1er juillet 1950 en vertu des dispositions combinées de l'article 30 de la loi de finances pour l'exercice 1950, n° 50-435 du 31 janvier 1950 et de l'article 1er du décret n° 50-288 du 10 mars 1950, les titulaires de pensions de retraite doivent bénéficier à partir des 1er janvier et 1er juillet 1950 d'émoluments calculés en fonction de ces nouveaux traitements et soldes. A cet effet, il était nécessaire d'adresser aux comptables supérieurs du Trésor assignataires des pensions en cause, un document donnant pour chaque emploi ou grade, classe ou échelon, le montant desdits traitements et soldes. En effet, ce n'est que depuis le 25 décembre 1950, date à compter de laquelle le reclassement complet de la fonction publique a été réalisé, que les agents de l'Etat titulaires de grades ou d'emplois affectés d'un même indice perçoivent des soldes ou traitements égaux dont le montant a été fixé par une circulaire interministérielle du 23 novembre 1950, publiée au *Journal officiel* du 24 novembre 1950, portant application de la loi n° 50-922 du 9 août 1950 fixant la date d'effet de la dernière majoration de reclassement des personnels civils et militaires et son mode de calcul. L'élaboration du répertoire des traitements et soldes visé ci-dessus, qui porte sur plus de 3.000 emplois et grades comprenant chacun un certain nombre de classes ou échelons, constituait une tâche longue et délicate. La mise au point définitive de ce document n'a été possible qu'après la publication de la loi du 9 août 1950 précitée qui a écarté toute incertitude en ce qui concerne les traitements et soldes applicables à compter des 1er janvier et 1er juillet 1950. Les deux volumes du répertoire dont il s'agit, comprenant chacun 600 pages environ, ont été adressés aux comptables supérieurs du Trésor au milieu du mois de décembre 1950, en même temps que la circulaire donnant toutes instructions utiles pour procéder à la détermination des nouveaux taux des pensions de retraite applicables à compter des 1er janvier, 1er juillet et 25 décembre 1950 et au calcul des rappels correspondants. Le payement des rappels dus à partir des dates susvisées sur les pensions en cause est effectué lors du règlement de la première échéance postérieure au 1er janvier 1951, sauf en ce qui concerne les pensions à échéance du 6 ou du 9 janvier 1951, pour lesquelles il a été prévu que les titulaires percevraient dans un délai de quinze jours environ après l'échéance, les rappels leur revenant.

---

2179. — **M. Martial Brousse** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que dans la réponse à la question écrite n° 12182, il est indiqué que l'ancienneté dans la 4e classe de l'emploi de percepteur a pour point de départ le 30 juin 1939 pour les agents issus du concours du 9 décembre 1937 et le 21 août 1939 pour le

agents provenant des emplois réservés, ce qui correspond bien aux dates des arrêtés de nomination et demande s'il n'y a pas là matière à pourvoi devant le conseil d'Etat, attendu qu'en vertu des prescriptions législatives et réglementaires sur les emplois réservés « nul ne peut être nommé percepteur de 4e classe qu'à son tour »; les 3e et 4e tours des agents nommés par arrêté du 30 juin 1939 ne venant qu'après les 1er et 2e tours des emplois réservés, arrêtés du 21 août 1939 et dans le cas d'une réponse négative de vouloir bien étayer sa thèse, voire même succinctement; remarque est faite que certains « emplois réservés 1er et 2e tours » étaient classés pour l'emploi de percepteur de 4e classe, avant que les agents des 3e et 4e tours, nommés avant eux, aient eu connaissance qu'un concours leur serait ouvert le 9 décembre 1937. (*Question du 2 novembre* 1950.)

*Réponse.* — Les percepteurs de 4e classe nommés par arrêté du 21 août 1939 au titre des emplois réservés ont obtenu leur nomination conformément à l'article 25, alinéa 1, du décret du 9 juin 1939 qui prévoyait que ces comptables étaient recrutés à concurrence de la moitié des vacances parmi les candidats classés en exécution des prescriptions législatives et réglementaires sur les emplois réservés. Il est à remarquer que les lois des 30 janvier 1923 et 18 juillet 1924 ont soumis les recours devant le conseil d'Etat en matière d'emplois réservés à certaines règles particulières notamment en ce qui concerne les délais de recevabilité (art. 6 de la loi du 30 janvier 1923 et 12 de la loi du 18 juillet 1924).

---

**2209. — M. François Schleiter** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, dans la réponse écrite n° 1414 de M. Maupoil, parue au *Journal officiel* du 15 mars 1950, il est indiqué que le décret du 22 juin 1946 « a pour objet, pendant une période de temps limitée, de permettre à l'administration, après avis d'une commission spécialement réunie à cet effet, de corriger, dans la mesure du possible, les anomalies existant dans la carrière de certains percepteurs qui, par suite de circonstances imprévisibles au moment de leur entrée dans les cadres, ne se trouvaient pas occuper la place à laquelle ils pouvaient espérer légitimement prétendre »; et demande: 1° quelle est la nature des « anomalies » visées; 2° ce qu'il faut entendre par « circonstances imprévisibles au moment de l'entrée dans les cadres »; 3° la nature de ces circonstances d'ordre général mises en avant par certains de ces percepteurs. (*Question du 9 novembre* 1950.)

*Réponse.* — 1° Il est apparu, lors des études qui ont précédé la publication du décret du 22 juin 1946, que certains percepteurs avaient subi dans leur carrière des retards d'une ampleur telle que ces agents n'avaient pu obtenir l'avancement qu'ils étaient normalement en droit d'espérer au moment de leur entrée dans les cadres; 2° et 3° cette situation résultait d'une succession d'événements indépendants de la volonté des comptables en cause (rappels de services militaires, recrutement plus ou moins intensif selon les vacances de postes, modifications de statuts, variation des cadences d'avancement, restrictions de crédits). Pour remédier à un semblable état de choses le décret du 22 juin 1946 précité a prévu que les percepteurs intéressés pourraient, pendant une période de temps limitée, bénéficier d'inscriptions exceptionnelles au tableau d'avancement soit de la 1re classe, 2e échelon, soit de la hors-classe. Une commission spécialement constituée à cet effet et à laquelle étaient représentés tous les intéressés, était chargée d'émettre son avis sur ces inscriptions. L'application du décret du 22 juin 1946 ayant soulevé un certain nombre de réclamations parmi les percepteurs, une nouvelle commission est actuellement réunie à la direction de la comptabilité publique dans le but de les étudier particulièrement.

---

**2256. — M. Henri Maupoil** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un résistant ayant été pillé en 1944 par la milice et les troupes allemandes a été dépouillé d'un certain nombre de titres, valeurs d'Etat ou autres, sur lesquels il a mis opposition; que ces titres ont été retrouvés au moment du payement des coupons ou de l'échange, mais ne peuvent lui être restitués par les tiers qui les détiennent, attendu qu'ils les ont acquis de bonne foi en Bourse, par l'intermédiaire de banques diverses; et demande quel moyen a le propriétaire initial de ces titres pour récupérer son bien. (*Question du 21 novembre* 1950.)

*Réponse.* — L'article 7 du décret-loi du 26 mai 1940 tendant à protéger les propriétaires de valeurs mobilières dépossédés par suite de faits de guerre stipule que si un titre frappé d'opposition est présenté à l'établissement débiteur dans le délai de trois ans à compter de la date de l'opposition, cet établissement doit en aviser l'opposant et retenir le titre jusqu'à ce qu'une solution amiable ou judiciaire intervienne entre le tiers porteur et l'opposant. Si, à l'expiration de ce délai de trois ans, le tiers porteur ne justifie pas, par la notification à l'établissement qui a retenu le titre, d'une copie de la sommation prévue à l'article 17 de la loi du 15 juin 1872, le titre doit être remis à l'opposant.

---

**2270. — M. le général Corniglion-Molinier** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** à quelle date les fonctionnaires retraités pourront bénéficier effectivement de la troisième tranche du reclassement de la fonction publique qui, aux termes de la loi n° 50-922 du 9 août 1950, doit prendre effet du 25 décembre 1950. (*Question du 23 novembre* 1950.)

*Réponse.* — L'honorable parlementaire est prié de se reporter à la réponse à la question écrite n° 2095 posée au ministre des finances et des affaires économiques, le 17 octobre 1950, par M. Georges Maire, sénateur, membre du Conseil de la République, portant sur le même objet et publiée ce jour.

---

**2354. — M. Edgar Tailhades** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**: 1° si les sommes dues aux combattants ou pensionnés bénéficiaires de la loi du 31 mars 1919, décédés au cours de l'année 1950, avant d'avoir bénéficié de la loi du 8 août 1950 relative au rajustement des pensions, pourront être payées aux héritiers de ces combattants et de ces victimes de guerre; 2° dans l'affirmative, à qui les héritiers doivent adresser leur demande. (*Question du 12 décembre* 1950.)

*Réponse.* — 1° Réponse affirmative; 2° c'est au trésorier-payeur général assignataire de la pension dont bénéficiait le *de cujus* que les héritiers doivent s'adresser, soit directement, soit par l'intermédiaire du comptable qui payait la pension, pour percevoir les sommes qui leur sont dues.

---

**2375. — M. Gabriel Tellier** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, pour réparer une erreur sur le contribuable imposable, lorsqu'un directeur des contributions directes ordonne une mutation de cote après envoi par le percepteur, il se trouve que le nouveau contribuable imposé doit payer l'impôt dans le délai résultant de la date de mise en recouvrement portée sur l'avertissement de l'administration adressée par erreur au premier contribuable, lequel délai se trouve parfois expirer quelques jours seulement après qu'il ait reçu notification de l'imposition; que cette situation se produit notamment en matière de patente après cession de fonds de commerce; et lui demande quelles mesures légales l'administration envisage de prendre pour remédier à cette situation afin que tous les contribuables puissent bénéficier des mêmes délais pour le payement de leurs impositions. (*Question du 19 décembre* 1950.)

*Réponse.* — Les mutations de cotes, notamment en ce qui concerne la contribution des patentes, ont seulement pour effet de modifier le rôle quant à la personne du redevable. Toutes les autres dispositions du rôle, ainsi que ses modalités d'exécution et, en particulier, la date de son exigibilité, demeurent inchangées. L'impôt est donc dû par la personne au nom de laquelle la mutation a été faite dans les conditions primitivement fixées au rôle. Toutefois, dans ce cas, le percepteur chargé du recouvrement de l'impôt ne manque pas de consentir au nouveau contribuable, si celui-ci lui en fait la demande, des facilités de payement telles qu'il se trouve en fait disposer d'un délai égal à celui dont aurait disposé le contribuable initialement désigné au rôle. Après le payement de l'impôt dans les conditions accordées par le percepteur, l'intéressé peut solliciter la remise de la majoration de 10 p. 100 qui, en raison de son caractère automatique, est susceptible de lui avoir été appliquée. De telles demandes font l'objet d'un examen extrêmement bienveillant.

---

**2394. — M. André Méric** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'à la suite de l'ouverture d'une succession des redressements fiscaux ont été opérés (B. I. C. et I. G. R.) relevant des déclarations faites par le défunt de 1939 à 1947 (le décès ayant eu lieu le 23 juin 1947); et demande si les enfants d'un premier mariage et la veuve sont responsables solidairement des sommes dues à la suite de ces redressements et, finalement, dans quelles proportions pour chacun; précise que la veuve était séparée de biens contractuellement, qu'elle a été légataire de la moitié des biens composant la succession de son mari, mais en usufruit seulement et que cet usufruit a été abandonné à une somme fixe en propriété et que cette somme correspondrait à environ 18 p. 100 des biens héréditaires; demande si la veuve peut, le cas échéant, obtenir des délais de payement pour honorer les impôts qui lui sont réclamés. (*Question du 21 décembre* 1950.)

*Réponse.* — Les impositions établies dans les conditions précisées par la question constituent une dette de la succession du contribuable. Conformément aux dispositions de l'article 873 du code civil, chaque héritier est tenu au payement des dettes de la succession pour sa part et portion virile. Il en est de même du légataire universel et du légataire à titre universel en vertu des articles 1009 et 1012 du même code. En leur qualité d'héritiers et de légataire du contribuable, les enfants du premier lit et la veuve de celui-ci sont ainsi tenus personnellement chacun en proportion de sa part et portion au payement des sommes dues au Trésor. Pour déterminer l'étendue des obligations de la veuve, il y a d'ailleurs lieu de déterminer, dans les conditions habituelles et en tenant compte de l'âge de l'intéressée, la valeur de l'usufruit par rapport à l'ensemble de la succession. S'il n'a pas encore été procédé au partage de la succession et si les biens héréditaires sont encore indivis, le percepteur peut, indépendamment de l'action personnelle qu'il possède contre chacun des successeurs du défunt, poursuivre, contre les héritiers pris indivisément, la réalisation des biens qui constituent l'actif de la succession. Dans la même hypothèse, il pourrait, le cas échéant, appréhender entre les mains de leurs détenteurs, en application des articles 1920 et suivants du code général des impôts, les biens affectés au privilège du Trésor. D'autre part, aux termes de l'article 392 du code général des impôts directs, dont les dispositions continuent à être applicables aux impositions établies dans les conditions fixées par l'article 275 du décret du 9 décem-

bre 1948 portant réforme fiscale, chacun des époux, lorsqu'ils vivent sous le même toit, est solidairement responsable des impositions assises au nom de son conjoint au titre de l'impôt général sur le revenu. Les dispositions qui imposent des obligations particulières à la femme du contribuable, sans qu'il y ait de distinction à faire suivant le régime matrimonial sous lequel sont placés les époux, seraient applicables en l'espèce si la veuve vivait sous le même toit que son mari au 1er janvier de chacune des années au titre desquelles les redressements ont été effectués. Dans cette hypothèse, la veuve serait tenue: *a*) en qualité de légataire de son mari, au payement d'une fraction des impositions à l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux proportionnelle à sa part dans la succession; *b*) en vertu de l'article 392 précité, au payement de l'intégralité des impositions établies au nom de son mari au titre de l'impôt général sur le revenu, sauf son recours contre les enfants de son mari pour la fraction de l'impôt dont ceux-ci sont tenus en qualité d'héritiers. Les impositions établies en cas de décès du contribuable sont exigibles en totalité dès la mise en recouvrement des rôles en vertu de l'article 1663 du code général des impôts. Si elle n'est pas en mesure de procéder immédiatement au règlement des sommes dont le versement lui incombe, la veuve peut saisir le percepteur chargé du recouvrement de l'impôt d'une demande de délais de payement. Il appartiendra alors à ce comptable d'apprécier sous sa responsabilité personnelle, et compte tenu de la situation de l'intéressée, la suite dont cette demande sera susceptible.

## JUSTICE

**2449. — M. Alfred Westphal** expose à **M. le ministre de la justice** que, lors des promotions des greffiers cantonaux du ressort de la cour d'appel de Colmar prononcées postérieurement au 1er janvier 1948, les commis greffiers de 2e classe étaient promus directement greffiers cantonaux de 3e classe alors qu'antérieurement à la publication du classement indiciaire des fonctionnaires des greffes du même ressort de cour d'appel les commis greffiers de 2e classe ne pouvaient être nommés qu'en qualité de greffiers cantonaux de 4e classe; que, de ce fait, il résulte que les greffiers cantonaux nommés antérieurement à 1948 se trouvent dans une situation défavorisée par rapport à leurs collègues promus après 1948 et se trouvent rejoints par ceux-ci alors que les premiers avaient déjà une ancienneté de deux années et davantage dans le grade de greffier cantonal; qu'un grand nombre de greffiers cantonaux nommés avant le 1er janvier 1948 se trouvent avoir aujourd'hui un classement indiciaire inférieur à celui qu'ils auraient s'ils étaient restés commis greffiers et demande: 1° les raisons qui ont amené son département à créer entre collègues du même cadre de fonctionnaires ces anomalies particulièrement choquantes et injustes; 2° les mesures qu'il se propose de prendre pour remédier aux situations ainsi faites et pour reconstituer la carrière normale des greffiers cantonaux défavorisés dans les conditions susénoncées. (*Question du 4 janvier* 1951.)

*Réponse.* — La question posée met en jeu à la fois des problèmes de reclassement et des problèmes de statut. En effet par application des dispositions du décret n° 47-438 du 12 mars 1947 (*Journal officiel* du 14 mars 1947), consacrant une pratique jusqu'alors suivie pour le personnel judiciaire du cadre local d'Alsace-Lorraine, les commis greffiers accédant aux fonctions de greffiers cantonaux prennent rang dans leur nouveau grade à la classe comportant un traitement équivalent ou, à défaut, immédiatement supérieur à celui de la classe à laquelle ils appartenaient dans leur grade précédent. Pour les intéressés promus avant le 1er janvier 1948 (date d'application des mesures de reclassement) les échelles de traitement de 1945 alors en vigueur servirent de critère à la fixation de leur rang dans le grade de greffier cantonal. Ainsi, par exemple, le commis greffier de 2e classe, qui percevait un traitement budgétaire de 78.000 francs était promu à la 4e classe des greffiers cantonaux avec un traitement de 84.000 francs. Quant aux commis greffiers qui ont été promus postérieurement au 1er janvier 1948, leur situation a été appréciée, selon le même principe, sur les bases des traitements en vigueur au moment de leur promotion et actuellement le commis greffier de 2e classe, dont l'indice de traitement s'établit à 289 prend rang dans le grade de greffier cantonal à la 3e classe affectée de l'indice 280. Dans ces conditions, si les commis greffiers régulièrement promus avant le 1er janvier 1948 à la 4e classe des greffiers cantonaux se trouvent avoir aujourd'hui un classement indiciaire inférieur à celui dont ils auraient bénéficié dans leur ancien grade et sont, à plus forte raison, défavorisés par rapport à leurs collègues nommés postérieurement à la date précitée, cette situation résulte uniquement des proportions différentes établies par le reclassement dans les diverses classes de deux catégories de fonctions. La cause de cet état de fait, qui ne peut donc s'analyser comme la création d'une anomalie entre fonctionnaires d'un même cadre, réside dans les travaux du reclassement et la chancellerie seule n'est pas en mesure d'y remédier. Le problème a été maintes fois soumis au ministère des finances et au secrétariat d'Etat à la fonction publique. Il n'a pas été résolu. Le 8 juillet 1949 notamment, la chancellerie a proposé que soit attribuée aux intéressés une indemnité compensatrice analogue à celle que le décret du 12 septembre 1946 accorde aux employés auxiliaires temporaires et aux agents du cadre complémentaire admis dans le cadre normal des fonctionnaires titulaires. Par ailleurs, lors de l'élaboration du statut des greffiers des tribunaux cantonaux la chancellerie ne manquera pas de proposer les mesures nécessaires pour permettre de redresser la situation administrative de ceux d'entre eux qui auraient été défavorisés par suite du reclassement de la fonction publique.

## TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

**2358. — M. André Lassagne** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** à quelles dates ont été nommés les six premiers directeurs départementaux du travail: *a*) officieusement; *b*) officiellement; *c*) faisant fonction; *d*) à quelles résidences; *e*) pour quelles fins exactes. (*Question du 12 décembre* 1950.)

*Réponse.* — Les premières nominations dans le grade de directeur départemental du travail et de la main-d'œuvre ont été réalisées à la suite de l'intervention du décret n° 46-1003 du 27 avril 1946 (*Journal officiel* du 12 mai) réorganisant les services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. Ces nominations ont été prononcées pour cinquante-huit emplois et non pour six emplois. L'affectation donnée aux fonctionnaires bénéficiaires se trouve contenue dans la réponse à la question écrite n° 2233, qui a été publiée au *Journal officiel* du 22 décembre 1950 (Débats parlementaires, Conseil de la République). En outre, cinq inspecteurs divisionnaires adjoints et deux inspecteurs en service détaché ont été reclassés en qualité de directeur départemental du travail et de la main-d'œuvre, et maintenus en position de détachement. D'autre part pour assurer le service dans des directions départementales qui n'avaient pu être pourvues de titulaire des inspecteurs du travail ont été chargés des fonctions de directeur départemental du travail et de la main-d'œuvre dans les villes suivantes: Bourg, Laon, Moulins, Mézières, Foix, Troyes, Rodez, Caen, Aurillac, Dijon, Saint-Brieuc, Besançon, Valence, Evreux, Quimper, Tours, Lons-le-Saunier, Nantes, la Roche-sur-Yon, Saint-Lô, Laval, Bar-le-Duc, Nevers, Beauvais, Arras, le Mans, Chambéry, Annecy, Montauban, Auxerre, Colmar, Metz. La création de l'emploi de directeur départemental du travail et de la main-d'œuvre est une conséquence de la suppression de certains services régionaux par la loi n° 46-515 du 26 mars 1946. Les directeurs départementaux du travail et de la main-d'œuvre assurent, dans les départements, la direction des services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre.

**2453. — M. Jean Bertholn** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** qu'en vertu de l'article 5 de l'ordonnance modifiée au 2 février 1945, un ancien salarié marié ne peut prétendre à l'allocation aux vieux travailleurs que si les ressources annuelles du ménage ne dépassent pas 180.000 francs, que l'article 8 de l'arrêté du 2 août 1949 (*Journal officiel* du 14 août) pris pour l'application de l'ordonnance susvisée du 2 février 1945 relient, notamment, comme entrant dans ledit plafond des ressources les pensions de retraite servies par un régime spécial de sécurité sociale ainsi que les pensions militaires d'invalidité, mais en exclut les retraites servies par les régimes complémentaires de sécurité sociale et, en particulier, le régime des cadres; qu'en conséquence, une femme n'ayant aucun revenu personnel peut bénéficier de l'allocation aux vieux travailleurs, même si son mari perçoit une retraite de 300.000 francs versée par un régime complémentaire alors qu'elle ne peut y prétendre si son mari, grand invalide de guerre, ne bénéficie que d'une pension militaire d'invalidité de 180.000 francs, et lui demande s'il ne compte pas modifier l'arrêté du 2 août 1949 pour faire disparaître cette anomalie. (*Question du 4 janvier* 1951.)

*Réponse.* — Les dispositions du paragraphe 2 de l'article 8 de l'arrêté du 2 août 1949 précisant que les retraites de vieillesse et d'invalidité servies par les institutions de prévoyance visées à l'article 18 de l'ordonnance n° 45-2250 du 4 octobre 1945 ne sont pas prises en considération pour la calcul des ressources dont les bénéficiaires de l'allocation aux vieux travailleurs salariés doivent justifier, résultent de la modification apportée à l'article 5 de l'ordonnance n° 45-170 du 2 février 1945 modifiée par l'article 1er (§ 1er) de la loi n° 48-1307 du 23 août 1948 tendant à adapter les législations de sécurité sociale à la situation des cadres. Il est signalé que les retraites de vieillesse et d'invalidité servies par les institutions de prévoyance représentent, dans la majorité des cas, un effort supplémentaire de prévoyance et ne peuvent, dans ces conditions, faire obstacle à l'attribution d'avantages au titre du régime général de la sécurité sociale.

**2464. — M. Charles Naveau** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si un artisan assuré volontaire depuis avril 1947 est maintenant obligatoirement soumis à la loi du 17 janvier 1948; et, dans l'affirmative: *a*) s'il risque des pénalités pour retard dans le payement de ses cotisations à la caisse artisanale; *b*) ce que deviennent les versements qu'il a effectués depuis onze ans. (*Question du 11 janvier* 1951.)

*Réponse.* — Toute personne âgée de moins de soixante-cinq ans, qui exerce une activité artisanale comportant l'inscription au registre des métiers, doit verser les cotisations à la caisse d'allocation vieillesse créée en application de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948. *a*) le non-payement des cotisations entraîne l'application de pénalités de retard (décret n° 49-1435 du 18 octobre 1949, art. 6); *b*) les cotisations versées par l'intéressé au titre de l'assurance volontaire lui ouvrent droit à des prestations égales à celles qu'obtiendrait un assuré obligatoire, à l'exclusion toutefois des indemnités journalières des assurances maladie et maternité.

# ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

**séance du mardi 6 février 1951.**

## SCRUTIN (N° 30)

*Sur l'amendement (n° 7) de M. Dutoit tendant à supprimer l'article 2 du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1951.*

Nombre des votants ..... 313
Majorité absolue ..... 157

Pour l'adoption ..... 18
Contre ..... 295

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

### Ont voté pour :

MM.
Berlioz.
Calonne (Nestor).
Chaintron.
David (Léon).
Demusois.
Mlle Dumont (Mireille), Bouches-du-Rhône.
Mme Dumont (Yvonne), Seine.
Dupic.
Dutoit.
Franceschi.
Mme Girault.
Marrane.
Martel (Henri).
Mostefai (El-Hadi).
Petit (Général).
Primet.
Mme Roche (Marie).
Souquière.

### Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Alric.
André (Louis).
Assailli.
Aubé (Robert).
Auberger.
Aubert.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Bardonnèche (de).
Barré (Henri), Seine.
Barret (Charles), Haute-Marne.
Bataille.
Beauvais.
Bechir Sow.
Benchiha (Abdelkader).
Bène (Jean).
Bernard (Georges).
Bertaud.
Berthoin (Jean).
Biatarana.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bolifraud.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Boulangé.
Bouquerel.
Bourgeois.
Bousch.
Bozzi.
Breton.
Brettes.
Brizard.
Mme Brosselette (Gilberte Pierre-).
Brousse (Martial).
Brune (Charles).
Brunet (Louis).
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Cardot (Marie Hélène).
Cassagne.
Cayrou (Frédéric).
Chalamon.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chatenay.
Chazette.
Chevalier (Robert).
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Cordier (Henri).
Cornigliion-Molinier (Général).
Cornu.
Coty (René).
Coulinaud.
Coupigny.
Courrière.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Darmanthe.
Dassaud.
Michel Debré.
Debû-Bridel (Jacques).
Mme Delabie.
Delalande.
Delfortrie.
Delorme (Claudius).
Delthil.
Denvers.
Depreux (René).
Descomps (Paul-Emile).
Mme Devaud.
Dia (Mamadou).
Diethelm (André).
Diop (Ousmane Socé).
Djamah (Ali).
Doucouré (Amadou).
Doussot (Jean).
Driant.
Dronne.
Dubois (René).
Duchet (Roger).
Dulin.
Dumas (François).
Durand (Jean).
Durand-Reville.
Durieux.
Mme Eboué.
Estève.
Félice (de).
Ferrant.
Fléchet.
Fleury.
Fouques-Duparc.
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
Fourrier (Gaston), Niger.
Fraissinette (de).
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gasser.
Gatuing.
Gaulle (Pierre de).
Gautier (Julien).
Geoffroy (Jean).
Giacomoni.
Glauques.
Gilbert Jules.
Gondjout.
Gouyon (Jean de).
Gracia (Lucien de).
Grassard.
Gravier (Robert).
Grégory.
Grenier (Jean-Marie).
Grimal (Marcel).
Grimaldi (Jacques).
Gros (Louis).
Gustave.
Hamon (Léo).
Hauriou.
Hebert.
Héline.
Hoeffel.
Houcke.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Jaouen (Yves).
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
Labrousse (François).
Lachomette (de).
Lafay (Bernard).
Laffargue (Georges).
Lafforgue (Louis).
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gontrie (de).
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Landry.
Lasalarié.
Lassagne.
Lassalle-Séré.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Lecacheux.
Leccia.
Le Digabel.
Léger.
Le Guyon (Robert).
Lelant.
Le Léannec.
Lemaire (Marcel).
Lemaître (Claude).
Léonetti.
Emilien Lieutaud.
Lionel-Péleria.
Liotard.
Litaise.
Lodéon.
Loison.
Longchambon.
Madelin (Michel).
Maire (Georges).
Malecot.
Malonga (Jean).
Maneni.
Marchant.
Marcilhacy.
Maroger (Jean).
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
Jacques Masteau.
Mathieu.
Maupeou (de).
Maupoil (Henri).
Maurice (Georges).
M'Bodje (Mamadou).
Mendittе (de).
Menu.
Méric.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monichon.
Montalembert (de).
Montullé (Laillet de).
Morel (Charles).
Moutet (Marius).
Muscatelli.
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Olivier (Jules).
Ou Raban (Abdelmadjid).
Paget (Alfred).
Pajot (Hubert).
Paquirissamypoullé.
Pascaud.
Patenôtre (François), Aube.
Patient.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Périnier.
Pernot (Georges).
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pinton.
Pinvidic.
Marcel Plaisant.
Plait.
Poisson.
Pontbriand (de).
Pouget (Jules).
Pujol.
Rabouin.
Radius.
Raincourt (de).
Randria.
Razac.
Renaud (Joseph).
Restat.
Reveillaud.
Reynouard.
Robert (Paul).
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Rucart (Marc).
Ruin (François).
Rupied.
Salah (Menouar).
Saint-Cyr.
Sallier.
Sarrien.
Satineau.
Schleiter (François).
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Serrure.
Siaut.
Sid-Cara (Chérif).
Signé (Nounoum).
Sisbane (Chérif).
Soldani.
Southon.
Symphor.
Taithades (Edgard).
Tamzali (Abdennour).
Teisseire.
Tellier (Gabriel).
Ternynck.
Tharradin.
Mme Thome-Patenôtre (Jacqueline), Seine-et-Oise.
Torrès (Henry).
Tucci.
Valle (Jules).
Vanrullen.
Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
Mme Vialle (Jane).
Villoutreys (de).
Vitter (Pierre).
Vourc'h.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.
Yver (Michel).
Zafimahova.
Zussy.

### N'ont pas pris part au vote :

MM. Ba (Oumar), Biaka Boda, Haïdara (Mahamane) et Marcou.

### Absent par congé :

M. Armengaud.

### N'a pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, qui présidait la séance.

---

Les nombre annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants ..... 315
Majorité absolue ..... 158

Pour l'adoption ..... 18
Contre ..... 297

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

---

### Rectification

*au compte rendu* in extenso *de la séance du mardi 30 janvier 1951.*

(*Journal officiel* du 31 janvier 1951.)

Dans le scrutin (n° 26) (après pointage) sur l'amendement (n° 9) de M. Boivin-Champeaux à l'article 1er de la proposition de loi relative aux débits de boissons détruits par les événements de guerre :

M. Lelant, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu voter « contre ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.